

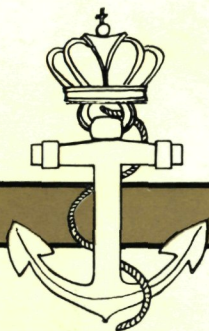
NEPTUNUS



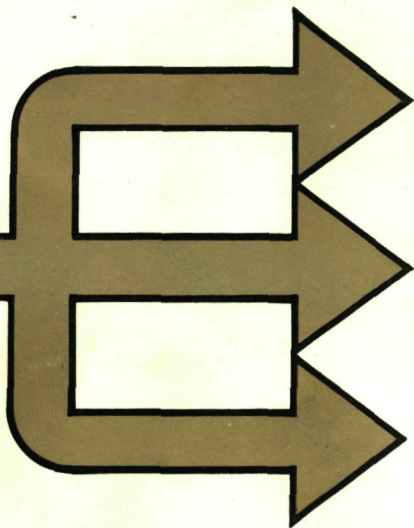
mijnveegoperaties

la vie maritime
mijnengevaar... nu
chants de marins
modelbouw

les amiraux, capitaines et
corsaires de belgique



revue maritime bimestrielle
tweemaandelijks maritiem tijdschrift



4

Nuttige adressen- Des adresses utiles

ZEEVAARTONDERWIJS - ECOLES DE NAVIGATION

Zeevaartschool (Z.S.O.)

Demeysluis, Oostende - Tel. 709 28

Hogere Zeevaartschool (H.Z.S.A.)

Noordkasteel 6, Antwerpen - Tel. 41 06 80

Hogere Radio Navigatieschool (H.R.N.S.)

Meerstraat 46, Brussel 5 - Tel. 47 36 82

Ecole de Navigation (E.N.O.)

Ecluse Demey, Ostende - Tél. 709 28

Ecole Supérieure de Navigation (E.S.N.A.)

6, Noordkasteel, Anvers - Tél. 41 06 80

Ecole Supérieure de Radio-Navigation (E.S.R.N.)

46, rue du Lac, Bruxelles 5 - Tél. 47 36 82

VISSERIJSCHOLEN - ECOLES DE PECHERIE

Rijkvisserijschool

Kursaalstraat 55, Heist - Tel. 510 01

Stedelijke Visserijschool „John Bauwens“

Mercatorlaan 1, Oostende - Tel. 740 19

Vrije Visserijschool „Paster Pype“

Paster Pypestraat 1, Oostende - Tel. 731 95

Vrije Visserijschool

Kerkstraat 5, Heist

Vrije Visserijschool

Marktplein 5, Nieuwpoort - Tel. 231 02

* * *

Vereniging voor hulpbetoon in de Zeemacht, v.z.w.

Brusselselaan 6, Strombeek-Bever
prk. 10 84 51

Association d'Entraide Force Navale, a.s.b.l.

6, Brusselse laan, Strombeek-Bever
ccp. 10 84 51

VERENIGING RESERVEOFFICIEREN ZEEMACHT ASSOCIATION OFFICIERS DE RESERVE FORCE NAVALE

Nationale Vereniging Association Nationale

CPF(R) Deseck
26, avenue Lambeau
Bruxelles 15

Afdeling Antwerpen

CPC(R) Planchar
Italiëlei 84
Antwerpen

Section Brabant Afdeling Brabant

CPF(R) Lenoir
57, rue Emile Semai
La Hulpe

Afdeling West-Vlaanderen

LDV(R) Rogie
Sint-Paulusstraat 20
Oostende

Afdeling Oost-Vlaanderen

LDV(R) C. Peckstadt
Eeklostraat 164
Mariakerke-Gent

VERENIGINGEN OUDGEDIENDEN ZEEMACHT ASSOCIATIONS DES ANCIENS DE LA FORCE NAVALE

Section Bruxelloise Brusselse Vereniging

192, Bd Léopold II
Bruxelles 8

Section Liégeoise

3, rue Hullos
Liège

Afdeling Gent

Kastanjestraat 131
Gent

Afdeling Antwerpen

Pastoor Bauwenslaan 29
Wilrijk

Afdeling Kempen

Cameynestraat 30
Geel

Afdeling Brugge

Scheepsdalelaan 32
Brugge

Section Carolorégienne

rue de Bouffoulx
Châtelet

Afdeling Tongeren

Steenweg 96
Werm

Section Brabant Wallon

33, rue François
Court - St.-Etienne

Section Mons

31, rue André Masquelier
Mons

Afdeling Waasland

Parklaan 95
St.-Niklaas-Waas

Afdeling Tervuren

Lindboomstraat 2
Tervuren

BOELWERF

N.V.

TEMSE

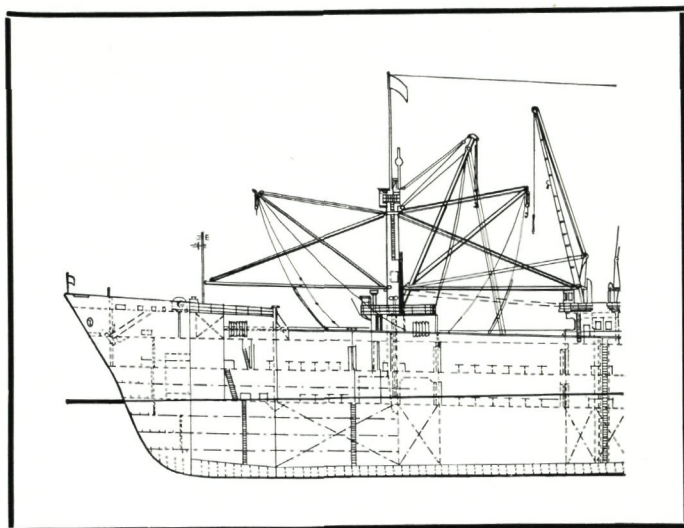
S.A.

Tel. (03) 71.09.01

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 90.000 ton
Navires de mer jusque 90.000 tonnes

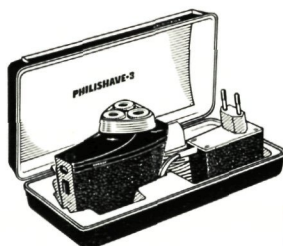
Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBÉ GRAMME", het visserijwachtschip "GODETIA" en 4 kustmijnenvegers

Constructeurs du ketch de recherches "ZENOBÉ GRAMME", du garde-pêche "GODETIA", et de 4 dragueurs de mines côtiers



le Philishave
Rechargeable

branchez 1 fois
pour 3 semaines
de rasage



de Oplaadbare
Philishave

éénmaal op
stopkontakt aansluiten
voor 3 weken scheren.

PHILIPS

Alle benodigdheden voor de zeevisserij, zoals reddingsvloten -
netten - touwwerk - mazout - lichte fuel e.d.
Plaatsen en herstellen van scheepsmotoren.
Plaatsen en herstellen van elektrische scheepsinstallaties.
Plaatsen en herstellen van koelinstallaties.

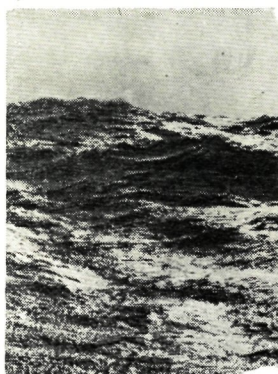
**Coöperatieve
S.C.A.P.**

Hendrik Baelskaai 27

OOSTENDE

Tel. (059) 729.51 - 709.31 - 709.32

Werkhuizen : 787.79 - 808.20



wintgens

exclusive representative of
BISSETT-BERMAN CORPORATION
world famous maker of
oceanographic equipment.

bureau technique wintgens - eupen
tel. : 087 - 539.21 telex : 41-558

tel. : 03-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175
telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN

bouwen ▲
ombouwen ▲
herstellen ▲
dokken van schepen ▲
alle industriële werken ▲



n.v. cockerill yards hoboken

Parmi les 26.000 sous-officiers des forces armées on en compte 1400 à la Force Navale, soit à peine 5 %. Cependant la Force Navale est représentée à 25 % au sein du Conseil National de l'Amsob !

Si, vous croyez que votre profession est toute „rose“, il n'y a, dès lors aucune raison de rejoindre une association. Mais, si vous croyez qu'il reste encore à faire pour améliorer votre profession, ayez alors l'honnêteté d'être membre et d'appuyer votre association professionnelle :

l'alliance mutuelle des sous-officiers de Belgique

pour 200 fr par an, vous serez défendu, aidé dans des tas de circonstances, et vous bénéficierez de nombreux avantages...

Section Force Navale de l'Amsob, 8, Kievitstraat, Stene-Oostende.

Bij de 26.000 onderofficieren van de krijgsmachten, zijn er 1400 van de Zeemacht, met moeite 5 %. Nochtans vertegenwoordigt de Zeemacht 25 % in de Nationale Raad van het OVBOO !

Als U geen verzuchtingen of wensen heeft betreffende uw loopbaan, dan is er inderdaad géén reden om U aan te sluiten bij een Vereniging. Denkt U echter dat uw loopbaan kan en moet verbeteren, aarzel dan niet om aan te sluiten bij de beroepsvereniging :

het onderling verbond van de Belgische onderofficieren

voor slechts 200 fr. per jaar, zullen uw belangen op een competente manier verdedigd worden, zonder daarbij de vele andere voordelen te vergeten.

Sectie Zeemacht OVBOO, Kievitstraat 8, Stene-Oostende.

OOSTENDE - DOVER - HARWICH - HARWICH - DOUVRES - OSTENDE

Twee snelle en gemakkelijke verbindingen tussen **BELGIE** en **GROOT-BRITTANNIE**

OOSTENDE-DOVER

(Passagiers en carferrydiensten)

en

OOSTENDE-HARWICH

(carferrydiensten)

Tot 15 overvaarten per dag, in elke richting, gedurende de zomer

Gedetailleerde inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.

- Erkende reisagentschappen en automobiellclubs
- Zeevaartlijnen Oostende-Dover/Harwich, Zeewezen gebouw, Natiënkaai, Oostende
- Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, Belliardstraat 30, Brussel 4 (tel. 12.51.65)

OOSTENDE - DOVER - HARWICH - HARWICH - DOUVRES - OSTENDE

*tapijttegels
daller tapis*

s.p.r.l. **c a i n t o n** p.v.b.a. ^R

Frankrijklei 6, Antwerpen 1
Tél. (03) 31.62.77 (2 l.)

**Edmond
Depaire**

sa - nv

02-26.98.20

**uw vervoerder
votre transporteur**

**havenlaan, 94, avenue du port
BXL**

COMPAGNIE MARITIME BELGE

ARMEMENT DEPPE

BIEDEN DE EUROPESE EKONOMIE

- regelmatige en frekwente lijndiensten naar AFRIKA, AMERIKA en AZIE
- een ultra-moderne vloot bestaande uit passagiers-, vracht-, erts- en containerschepen ;
- uitgestrekte haveninstallaties gevestigd te Antwerpen, draaischijf van de Euromarkt ;
- een net van meer dan 400 agenten verspreid over 96 landen.



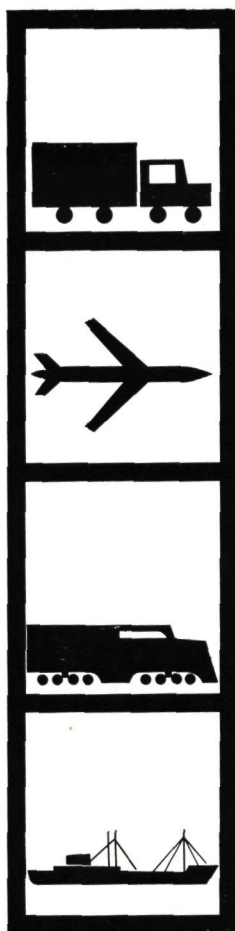
ANTWERPEN

61, St Katelijnevest

telex : 31366

tél. 03/321890 — 321910 — 338890

**PLUS DE
2.000 NAVIRES
BATTENT
PAVILLON SHELL !**



Ce pavillon rouge à coquille or flotte sur plus de 2.000 navires qui assurent l'approvisionnement des quelque cent sociétés de distribution Shell disséminées aux quatre coins du globe. Grâce à elles, les produits Shell sont disponibles



BELGIAN SHELL COMPANY S.A. - BRUXELLES

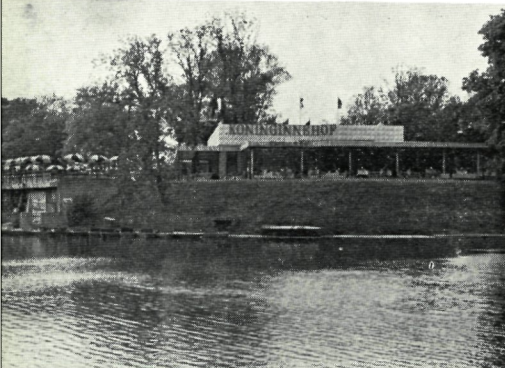
dans plus de cent mille garages et stations, près de 1.500 aérodromes et plus de 300 ports! Cette organisation mondiale permet à Shell de vous garantir une sécurité d'approvisionnement et une rapidité de livraison sans égales.



KONINGINNEHOF

Voorheen: «'T LAITERIETJE» in 't Bosje
EILAND IN HET MARIA-HENDRIKAPARK

Telefoon 059/804.54 - OOSTENDE



FESTIVAL CULINAIRE

RESTAURANT

Menu 85 F

Tomate aux crevettes - Poulet Grand' mère - Champignons à la crème
ou

Salade de poulet- Mayonnaise - pommes de terre froides - Garniture de tomates

Menu 100 F

Potage - Fondu parmesan - Sole

Menu 120 F

Anguilles au vert - Potage - Côte à l'os - Ice-cream

GRILL "EMBASSY"

Repas à la carte

Fijnste wijnen - Uitgelezen wijnen

B'ERKELDER

Plat du jour - 75 F - Dagschotel

Eerste keus bieren en wijnen

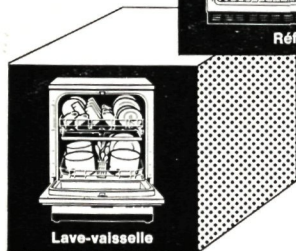
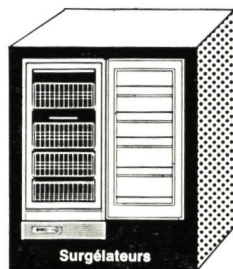
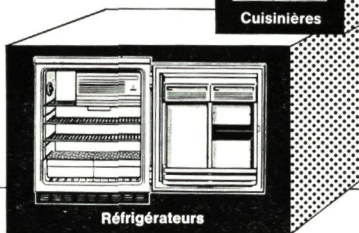
Chaque dimanche de 15 à 19 heures
CONCERT D'ORGUE par MARC DEMAN

Ieder zondag van 15 tot 19 uur

ORGELCONCERT door MARC DEMAN



SIEMENS



Siemens
rend la vie
plus agréable

S.A. SIEMENS N.V. 116, chaussée de Charleroi Bruxelles - 6

n.v. INES-BELGIUM

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)

koningstraat 13

antwerpen

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

United Bonded Stores

S.A.
Oude Leeuwenrui 8, Antwerpen 1

Dealers n.v.



SCANDIAFLEX

AFSLUITINGEN

FERMETURES

Zonneblinden
Stores vénitiens

Accordeon deuren
Portes en accordéon

Vertikaal oriënteerbare
gordijnen
Rideaux verticaux
orientables

Bad en douche afsluitingen
Fermetures de bain et de
douche

Verkoopburelen

Antwerpen tel. 03/33 32 21
Aalst tel. 053/270 72
Brugge tel. 050/344 27
Brussel tel. 02/26 61 11
Gent tel. 09/23 47 71
Hasselt tel. 011/220 76
Kortrijk tel. 056/254 88
Mechelen tel. 015/428 56
Turnhout tel. 014/411 89

Bureaux de vente

Bruxelles tél. 02/26 61 11
Charleroi tél. 07/55 32 41
Liège tél. 04/43 26 56
Mons tél. 065/377 53
Namur tél. 081/322 03
Verviers tél. 087/306 29
Wavre tél. 011/255 74

DANCING

FIFTY

BOULEVARD VAN ISEGHEM 40 G.

OSTENDE



Bij de Zuidafrikaanse overheid bestaan volgende vakatures :

- A) Scheepstimmerlieden, scheepsbankwerkers, Dieselmekaniekers en electrotechnische bankwerkers.**
- B) Specialisten op het gebied van de elektronika, hydraulische systemen met inbegrip van hogedrukluchtsystemen en sonar-apparatuur.**
- C) Technici op het gebied van werktuigbouw en elektrotechniek aan boord van schepen.**
- D) Werktuigbouwkundige, elektronische en scheepsbouwkundige teknaars.**
- E) Werktuigbouwkundige, elektronische en scheepsbouwkundige opzichters voor het onderhoud van Dieselveortstuwingsmotoren, en hydraulische en hogedruksystemen aan boord van schepen.**

Vakatures in nevenstaande beroepen bestaan op verschillende niveau. Het aanvangssalaris varieert van ongeveer 171.600 BF tot ongeveer 214.500 BF per jaar.

VEREISTEN :

De kandidaten in de kategoriën B tot E hierneven vermeld moeten in het bezit zijn van een A2-diploma of een B1-diploma.

Suksesvolle kandidaten welke de ouderdom van 50 jaar niet mogen overschreden hebben zullen aanvankelijk aangesteld worden op kontrakt van 3 jaar hetwelk om de 12 maand kan verlengd worden.

De reisonkosten worden volledig betaald en financiële bijstand wordt verleend voor het vervoer van persoonlijke en huishoudelijke bezittingen.

Sollicitaties met aanduiding van leeftijd, opleiding en ervaring dienen uiterlijk vóór 31 oktober 1969 gericht onder de ref. «TECH» aan :

**Zuidafrikaanse Ambassade
Immigratiedienst - Wetstraat 26
BRUSSEL 4.**



sommaire

inhoud

tweemaandelijks maritiem
tijdschrift
revue maritime bimestrielle
v.z.w. neptunus p.b. 17
oostende
a.s.b.l. neptunus b.p. 17
oostende

editeur responsable :
verantwoordelijke uitgever :
l. c. liénart
av. h. serryuslaan 14 oostende

redaction - redactie
redactie en lay-out :
redaction et lay-out :
e. a. van haverbeke

medewerkers - collaborateurs :
v. cardijn - l. de coster
j. de ridder - j. dreesen
f. bertijn - g. gouwy
p. beschrijver - h. rogie
l. daneels - v. segaert

foto's - photos :
j. debaere

dessins - tekeningen :
j. candaële - ph. lebeau
a. prévôt - l. de coster

administratie - administration :
briefwisseling - adresveranderingen - publiciteit - 't winkeltje
correspondance - changements d'adresse - publicité - la boutique
neptunus b.p. 17 oostende -
tel. 059/814.02 - ext. 389

ventes-abonnements abonnementendienst

c.c.p. 1755 société générale de
banque oostende - c.p.t. :
40 07 79 neptunus.
p.r.k. 1755 - generale bank-
maatschappij - oostende - rek.
40 07 79 neptunus.
150 gewoon - normal
200 soutien - steun
300 ere - d'honneur

aan u, vriend lezer
a vous, amis lecteurs...

la boutique
het winkeltje

maritiem panorama
la vie maritime

mijnengevaar nu
danger de mines... de nos jours

Bundesmarine

marine nationale

les amiraux, capitaines et corsaires de belgique

zeemansliederen

chants de marins

woorden uit de zeemanskist - kolderstok

le "pipe"

le retour du "procax"

neptunus modelbouwclub

neptunus modèle club

tempêtes

herfst bij de zeemacht

automne à la force navale

faits et gestes de la parade navale

vlootparade in woord en beeld

le malmedy au portugal

beweging van onze schepen

mouvements de la flotte

la réserve

de reserve

lezer, uw mening

le courrier des lecteurs

j. c. liénart

neptunus

h. rogie

f. bertijn

j. de ridder

l. daneels

j.c.l.

redactie

redaction

j. dreesen

l. decoster

redaction

c. adam

p. beschrijver

redaction

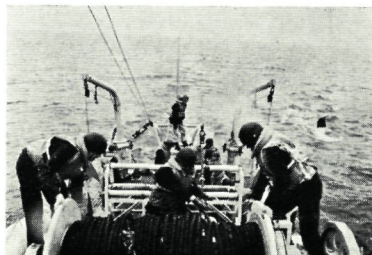
redactie

l. de coster

v. cardijn

redaction

redactie



notre couverture
onze kaft

manœuvres new broom
veegoperatie new broom

Aan U, vriend lezer...



Zonder de zee kan men geen oorlog voeren, noch van de vrede genieten.

Richelieu

Er bestaan geen twee marines, er bestaat maar een marine en het onderscheid dat men maakt tussen de koopvaardij en de militaire marine - dat bestaat - mag geen aanleiding geven om te besluiten, dat de macht op zee van een natie, gemeten wordt naar het belang van de ene of de andere. Beide dragen solidair bij tot de welstand van het land.

In het huidige tijdperk, waar de mens zowel aangetrokken wordt door het oneindige kleine als door het overweldigende grote, waar hij alle grenzen doorbreekt en zijn wereldburgerschap uitschreeuwt, maar ook angstvallig zijn verworvenheden, gewoonten en provincialisme koestert, moeten dergelijke stellingen misschien wel bekrompen lijken.

Onlangs verklaarde een journalist dat de Zeemacht alleen maar kon gerechtvaardigd worden op het economisch vlak. Dit is inderdaad zo als men onder economisch vlak verstaat: bescherming en verdediging van onze koopvaardijvloot. Dit is een van de belangrijkste opdrachten van de Zeemacht, en ze wordt dag in dag uit, grondig voorbereid. Methodes, apparatuur en opleiding worden steeds maar aangepast en verbeterd, m.a.w. de Zeemacht staat klaar om indien het nodig mocht blijken, haar taak naar behoren te vervullen. Voor deze paraatheid steunt zij enkel op haar zelf, zij verwacht en verlangt niet dat anderen haar problemen oplossen, zij gelooft niet in mirakels.

Zij weet dat België zelden of nooit veel geloof en vertrouwen geschonken heeft in een maritieme roeping. In het verleden werd de handel op zee, meer dan eens toevertrouwd aan vreemde naties, ook voor de verdediging van eigen handelroutes en koopvaardij deed men al te dikwijls beroep op anderen.

Het wordt tijd dat men gaat beseffen dat een dergelijke politiek tot het verleden behoort. Onze vrienden zullen ons slechts blijven helpen, indien wij een deel van deze taak op ons nemen. Wij zijn de mening toegedaan, dat het niet rechtvaardig was, dat het land de koopvaardijvloot alleen de tol liet betalen, zoals dit het geval was tijdens de oorlogsjaren van 1939-1945.

Bij de 25e verjaardag van de bevrijding, is het wel nuttig te herinneren aan het feit dat er van de 3000 belgische zeelieden, 800 omgekomen zijn op zee of ten gevolge van verwondingen. Dat er van onze handelsvloot, op de 101 schepen, 72 gekelderd werden.

Het is inderdaad nodig, dat we ons bezinnen op „dit” facet van het „economisch vlak”.

A vous, amis lecteurs...



On ne peut sans la mer ni
soutenir la guerre, ni profiter de
la paix.

Richelieu

Il n'y a pas deux marines, il n'y a qu'une Marine, et la distinction que l'on fait entre marine marchande et marine militaire - toute manifeste qu'elle soit - ne doit pas porter à conclure que la puissance d'un pays sur mer se mesure à la prépondérance que ce pays a accordée à l'une plutôt qu'à l'autre. Toutes deux concourent solidairement à la prospérité et à la grandeur du pays. Aujourd'hui que l'homme est attiré à la fois par l'infiniment grand et l'infiniment petit et qu'il brise ses frontières pour proclamer son appartenance au monde (tout en protégeant jalousement ses privilèges, les modes et les habitudes de sa province !) mon propos doit vous paraître singulièrement étriqué. Mais il m'est inspiré parcequ'un journaliste tout récemment émettait l'opinion que la Force Navale en Belgique n'avait de justification que sur le plan économique : Cela est vrai si, par plan économique on entend protection et défense de la marine marchande, : c'est en effet sa mission principale et elle s'y consacre pleinement, s'y préparant jour après jour, améliorant ses moyens et ses méthodes, formant des marins combattants, conscients du rôle vital qu'ils auraient à jouer un jour si les choses allaient mal. Elle est toujours prête, et satisfaite de pouvoir le dire et le montrer à qui veut. Elle ne se repose que sur elle-même et ne s'attend pas à ce que d'autres se préoccupent de ses problèmes : elle ne croit pas au miracle.

Elle sait que la Belgique n'a jamais eu beaucoup de foi en sa destinée sur mer, et qu'elle a confié au cours des décénies passées ses marchandises et son commerce à des nations étrangères, comptant aussi sur elles pour assurer leur protection. Mais elle sait aussi que cette protection lui sera refusée si elle ne prend pas la part du fardeau qui lui revient.

Et nous pensons qu'il n'est pas juste, qu'un pays laisse sa marine marchande, faute de défense payer seule le tribut que la notre a payé entre '39 et '45.

En cette année du 25ème anniversaire de la Libération, nous voulons nous souvenir que sur 3000 marins belges, 800 sont morts en mer ou des suites de leurs blessures, et que sur les 101 navires de notre flotte commerciale, 72 furent coulés !

Il est bon que sur ce plan économique là, l'on se penche avec attention.

Capitaine de Frégate
J. C. LIENART

't winkeltje

VOORWAARDEN — CONDITIONS

De artikelen die door ons Neptunus-winkeltje te koop worden aangeboden zijn voorbehouden aan onze abonnees en zijn in onze burelen beschikbaar. De opzendingen tegen terugbetalingen worden verhoogd met 10 %, de verzendingskosten worden gedragen door de aanvrager.

Adresseer uw aanvragen aan NEPTUNUS, postbus 17, Oostende 1, P.R. 17.55 van de Generale Bankmaatschappij, rekening 40.07.79

Les articles de la boutique Neptunus sont réservés aux abonnés. Ils sont disponibles en nos bureaux. Les envois contre remboursement sont majorés de 10 % le port est à charge de l'abonné. Adressez vos commandes à la Boutique Neptunus BP 17 Oostende 1, CCP 17.55 Société Générale de Banque compte 40.07.79

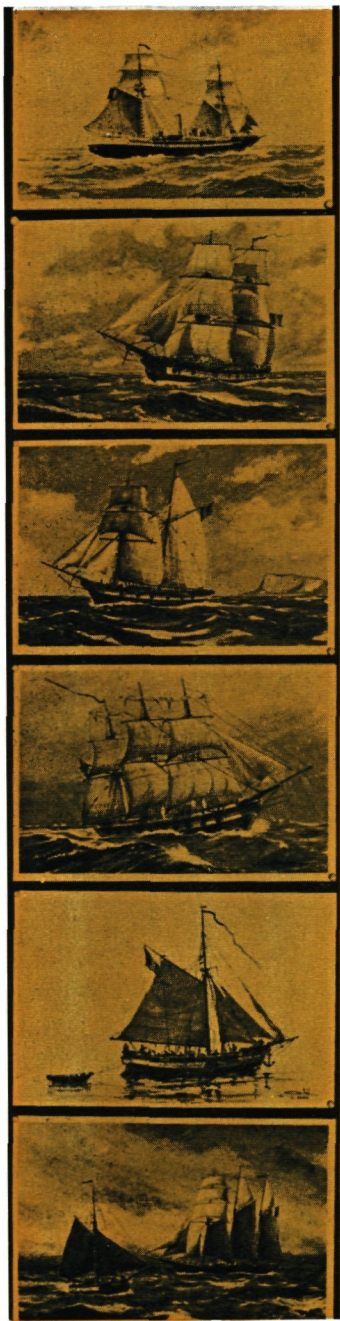
Haast U, slechts nog enkele te bekomen !

Dépêchez vous, leur nombre diminue !



Magnifique chope en céramique d'art de Bouffioulx aux armes de la Force Navale. Uniquement en vente à Neptunus. (Caserne Général Mahieu Oostende) B.P. 17-OSTENDE. Prix : 100 F. par colis postale + 25 F.

Prachtige bierpot in kunstkeramiek van Bouffioulx, met het wapen van de Zeemacht. Momenteel enkel te verkrijgen bij Neptunus (Kazerne Mahieu Oostende P.B. 17-OOSTENDE. Prijs : 100 F per postcollie + 25 F.



la boutique

Nog enkele reeksen van de prachtige wenskaarten (Kerstmis-Nieuwjaar) zijn beschikbaar. De kunstenaar C. ADAM heeft speciaal voor Neptunus, een reeks zeilschepen van onze Koninklijke Marine van 1831 doen herleven en dit met alle historische en technische details. De kaarten werden uitgevoerd in vierkleurendruk.

De bestellingen worden uitgevoerd door storting op prk. 17.55 van de Generale Bankmaatschappij te Oostende voor rekening 40.07.79 Neptunus. Prijs per reeks van 6 kaarten : 50,-Fr.

Encore quelques séries de cartes de vœux (Noël en Nouvel An) sont disponibles. L'artiste C. ADAM a, spécialement pour Neptunus, fait revivre une série de voiliers de notre Marine Royale de 1831 avec tous les détails historiques et techniques. Ces cartes sont imprimées en quadrichromie.

Les commandes seront honorées après paiement au C.C.P. 17.55 de la Société Générale de Banque, Ostende, compte 40.07.79 de Neptunus. Prix : 50,-Fr. par série de six cartes.

5de GALABAL VAN DE ZEEMACHT

ingericht ten bate van haar sociale activiteiten
in de Ambassadeurszaal van het Casino-Kursaal te Oostende
op VRIJDAG 6 FEBRUARI 1970, om 21.00 uur.

Medewerking van het zeer gekende Orkest van het Casino-Kursaal „Merino Costa y su Orchesta” en het dansensemble „The Blue Mariners” van de Muziekkapel van de Zeemacht.

Koud buffet - Bar - Reuzetombola

Speciale loten geschonken door Z.M. de Koning, Z.K.H. de Prins van Luik, Z. Ex. de Heer Minister van Landsverdediging en de Stafchef van de Zeemacht.

Toegang : 150,— Fr.

Avondkleed

Groot avondtenue

Rok of smoking

Alle aanvragen voor toegangskaarten te richten aan het secretariaat van de Vereniging, 6, Brusselselaan te STROMBEEK-BEVER - tel. 02/79 35 13 (na 19.00 uur) en stortingen te verrichten op P.C.R. 10 84 51.

Toegangskaarten de week van 1 tot 6 FEBRUARI 1970 ook beschikbaar bij het Casino-Kursaal te Oostende maar ZONDER plaatsreservatie.

Bal 1966 : 532 aanwezigen.

1969 : 920 aanwezigen.

1967 : 649 aanwezigen.

1970 : ?

1968 : 667 aanwezigen.

Vergeet dus niet :

6 FEBRUARI 1970 - 21.00 uur.

Verrassing :

Aan de persoon die de duizendste toegangskaart aankoopt, zal een prachtig geschenk aangeboden worden.

5ème BAL DE GALA DE LA FORCE NAVALE

organisé au profit de ses œuvres sociales
en la Salle des Ambassadeurs du Casino-Kursaal d'Ostende
le VENDREDI 6 FEVRIER 1970 à 21.00 hrs.

Participation de l'orchestre très renommé du Casino-Kursaal „Merino Costa y su Orchesta” et l'ensemble de danse „The blue mariners” de la Musique de la Force Navale.

Buffet froid - Bar - Tombola monstre

Lots spéciaux offerts par S.M. le Roi, S.A.R. le Prince de Liège, S. Ex. Monsieur le Ministre de la Défense Nationale et par le Chef d'Etat-Major de la Force Navale.

Entrée : 150,— Fr.

Robe du soir

Grande tenue de soirée

Habit ou smoking

Toute demande de cartes d'entrée est à adresser au Secrétariat de l'Association, 6, Brusselselaan à STROMBEEK-BEVER - Tél. 02/79 35 13 (après 19.00 hrs.), et tout versement à effectuer au C.C.P. 10 84 51.

Des cartes d'entrée SANS RESERVATION DE PLACE seront aussi en vente au Casino-Kursaal d'Ostende du 1 au 6 FEVRIER 1970.

Bal 1966 : 532 participants.

1969 : 920 participants.

1967 : 649 participants.

1970 : ?

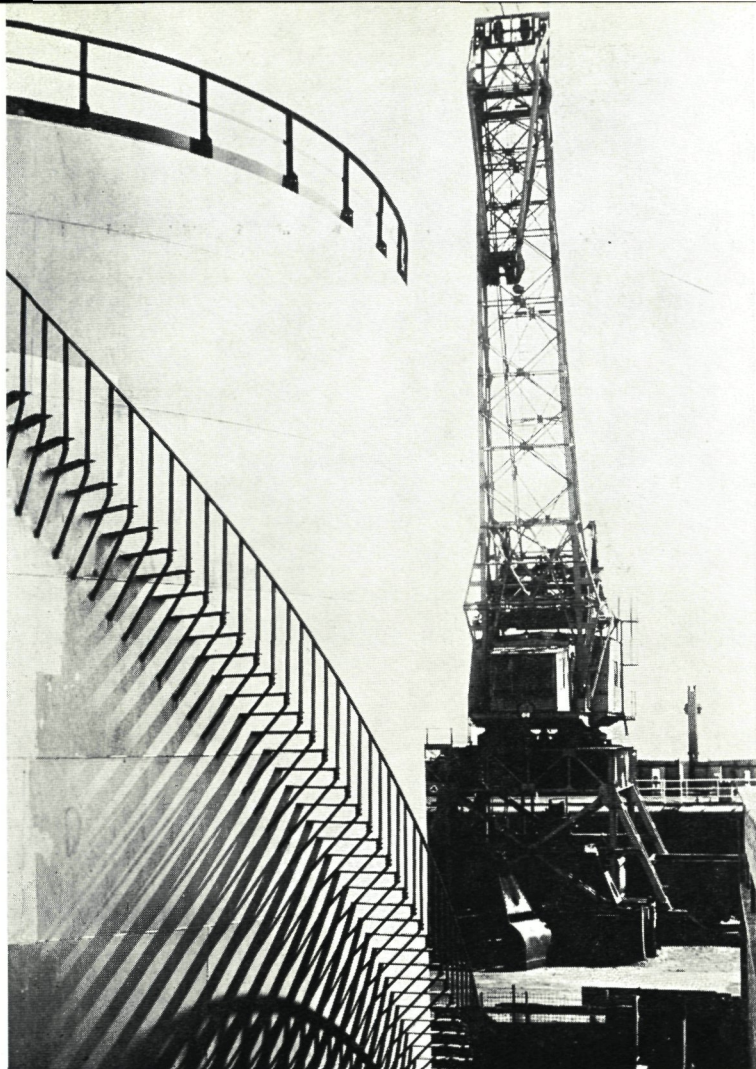
1968 : 667 participants.

N'oubliez donc pas :

6 FEVRIER 1970 - 21.00 hrs.

Surprise :

Un très beau cadeau sera offert à la personne achetant la millième carte d'entrée.



la vie maritime maritiem panorama

h. rogie

Ce quatrième article est consacré à quelques aspects particuliers du monde maritime.

In deze vierde bijdrage brengen wij U enkele bijzondere aspecten uit de maritieme wereld.

* * *

Navigation par satellite

Le „Queen Elizabeth II ” qui n'a pu être livré à la „Cunard Line” dans les délais prévus à cause de sérieux ennuis mécaniques, n'en sera pas moins le premier paquebot à faire le point au moyen d'un satellite.

Des satellites à orbite polaire sont suivis par des stations terrestres qui leur font connaître leurs positions exactes dans l'espace. Ces coordonnées sont retransmises par le satellite et reçues à bord du navire par un récepteur spécial. A l'aide d'un ordinateur, la position du navire est alors calculée avec une précision de l'ordre de 200 yards, quelles que soient les conditions atmosphériques.

Cette surprenante réalisation est due à l'I.T.T. qui a étudié et fabriqué les équipements nécessaires. Il est à prévoir que la navigation par satellite sera bientôt d'application généralisée à bord des pétroliers géants, ceci au profit tant de leur sécurité que de la nôtre.

* * *

Rarissimes paquebots

Dans trois ans, le „Queen Elizabeth II” et le „France” seront vraisemblablement les deux dernières unités de la flotte européenne des grands paquebots.

Il existe en effet un grave malaise dans le domaine de l'exploitation des paquebots. La concurrence des longs-courriers aériens, pouvant transporter un nombre sans cesse croissant de passagers par vol, en est la cause majeure. S'il est vrai qu'une unité comme le „France” peut transporter 2.050 passagers du Havre à New-York en 14 jours, un Boeing 707 en fait autant, à raison de 150 passagers par voyage. Mais le „France” a coûté 5,2 milliards de nos francs et exige quelque mille servants, tandis que l'avion ne coûte que 350 millions et n'a que dix hommes d'équipage.

Il n'est donc pas surprenant de voir les armements européens supprimer progressivement leurs services pour passagers. Ainsi, les „Messageries Maritimes” qui possédaient 51 paquebots en 1931, vendront leur dernière unité en 1972 après avoir supprimé toutes leurs lignes pour passagers.

L'ère des grands transatlantiques où s'illustrèrent un „Normandie” et un „Queen Mary” sera bientôt révolue.

* * *

Navires en ciment

Tandis que les paquebots disparaissent, allons-nous assister à l'avènement des navires en ciment ?

Tout dépendra en effet des résultats qu'obtiendra l'ingénieur anglais en construction navale, M. John Fyson, qui met actuellement au point, pour le compte de l'O.N.U., un bateau de pêche à coque en ciment armé, destiné aux pêcheurs du golfe de Thaïlande. Il estime que seul un bateau de ce type leur permettra d'affronter en toute sécurité les récifs et les tempêtes de leurs côtes. Si l'expérience s'avère concluante, M. Fyson se propose d'appliquer ce procédé à d'autres types de navires.

Rappelons que vers 1917, les U.S.A. et la Grande-Bretagne entreprirent la construction de navires en ciment : au total pour quelque 150.000 tonnes, depuis des pétroliers de 10.000 tonnes jusqu'à de simples péniches. Peu à peu, l'emploi de ce matériau fut abandonné dans la construction des coques. Il est vrai qu'à cette époque, le ciment armé n'avait pas encore acquis les qualités de résistance et de légèreté qu'il possède aujourd'hui.

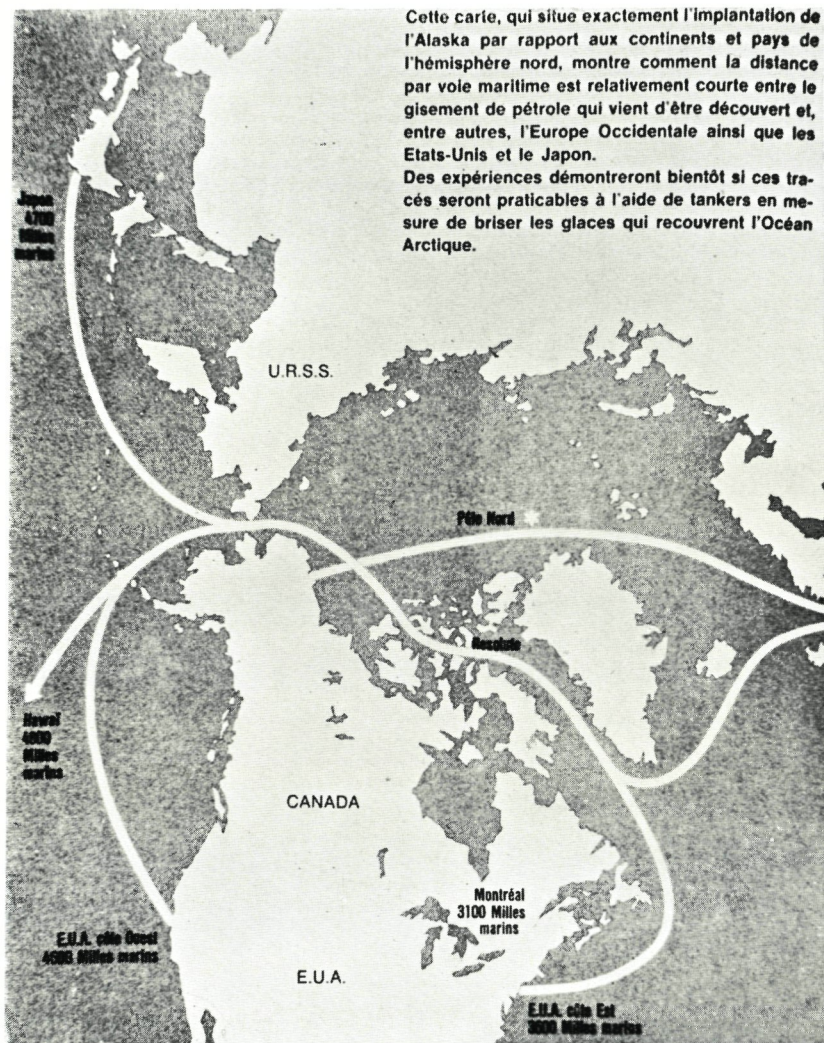
Route maritime vers l'Alaska

L'aide précieuse qu'apportent les ordinateurs à la navigation maritime pourra-t-elle bientôt favoriser la création d'un service régulier entre la côte septentrionale de l'Alaska et les ports atlantiques de l'Amérique du Nord ?

Dans le but d'expérimenter la navigabilité de cette nouvelle route maritime, le „Manhattan” qui est un pétrolier de 115.000 tonnes équipé en brise-glace, va tenter au mois de juin une traversée dans les glaces de l'Océan Arctique. Il s'agit de prévoir l'exploitation commerciale éventuelle des vastes gisements pétrolifères de cette région, exploitation qui pourrait modifier sensiblement l'organisation de l'approvisionnement de l'Europe occidentale en pétrole brut. Un consortium pétrolier, composé de l'Atlantic Richfield, de la Humble Oil et de B.P., a déjà décidé de construire le plus gros oléoduc du monde (il aura un diamètre de 48 pouces) qui reliera Prudhoc Bay, sur la côte nord de l'Alaska, à la côte sud, soit une distance de 1.200 km.

Néanmoins, la Humble Oil s'efforce de trouver parallèlement le moyen d'établir un trafic maritime direct entre le centre d'extraction et les centres de raffinage, d'où la tentative du „Manhattan”.

Si cette expérience réussit, la route directe Alaska-Japon sera ouverte, tant pour le pétrole que pour les minerais.



Cette carte, qui situe exactement l'implantation de l'Alaska par rapport aux continents et pays de l'hémisphère nord, montre comment la distance par voie maritime est relativement courte entre le gisement de pétrole qui vient d'être découvert et, entre autres, l'Europe Occidentale ainsi que les Etats-Unis et le Japon.

Des expériences démontreront bientôt si ces tracés seront praticables à l'aide de tankers en mesure de briser les glaces qui recouvrent l'Océan Arctique.

foto ESSO-MAGAZINE

Tour du monde en voilier

Une expérience qui fut menée à bonne fin est celle entreprise par le navigateur anglais Robert Knox-Johnston qui, à bord de son ketch „Suhaili”, réussit à faire le tour du monde sans escale en solitaire.

C'est après 312 jours de navigation et quelque 25.000 nautiques via le Cap de Bonne Espérance, le Cap Horn et le Cap Leewin que ce marin de trente-deux ans rallia le port de Falmouth, le 22 avril 1969. Cet exploit qu'aucun navigateur n'avait encore réussi, valut à Knox-Johnston le „Globe d'Or” offert par le „Sunday Times” au marin qui, en solitaire, rallierait le premier son point de départ après avoir effectué le tour du monde sans escale.

Météorologie par ordinateur

Si l'ère des navires en ciment est peut-être pour demain, il est un fait certain que nous vivons une époque où la cybernétique est en plein développement dans le domaine de la navigation maritime. Après l'introduction de l'automation à bord des pétroliers géants et la navigation par satellite, voici que l'ordinateur se met au service de la météorologie à l'usage des navigateurs.

Un ordinateur I.B.M. d'une station météorologique californienne recueille nuit et jour des données en provenances de diverses sources et détermine alors les régions océaniques où les conditions atmosphériques sont les plus favorables à la navigation. Toutes les six heures, les météorologistes du centre établissent des contacts radio avec quelque 300 navires marchands qui ont recours à leurs services. Ces unités peuvent alors changer de cap en conséquence, ce qui leur permet de réduire éventuellement la durée de la traversée et leur procure assurément une plus grande sécurité.

* * *

Bâtiments américains sous pavillons étrangers

Si l'exploit réalisé par Robert Knox-Johnston est tout à l'honneur du pavillon britannique, le nombre sans cesse croissant de bâtiments américains passant sous pavillons de complaisance risque de porter atteinte au prestige de la flotte marchande des Etats-Unis qui passerait au 6ième rang, après celle de l'URSS, si le mouvement n'est pas enrayé.

En effet, durant l'année 1968, 60 navires marchands appartenant à des armateurs américains passèrent sous pavillons étrangers si bien qu'actuellement 434 bâtiments américains dont plus de 180 pétroliers du „Standard Oil” naviguent sous 17 pavillons de complaisance. Le tonnage global transporté par ces navires dépasse celui des 976 unités restées fidèles au pavillon des U.S.A.

En utilisant des pavillons de complaisance, les armateurs américains peuvent se procurer une main-d'œuvre relativement bon marché et échappent aussi à l'impôt sur les bénéfices commerciaux. Aussi, les autorités américaines envisagent de prendre des mesures énergiques afin d'éliminer cette fraude fiscale.

* * *

Het grootste schip ter wereld

Het lijkt geen twijfel dat wij volop in het tijdperk van de superschepen verkeren. Inderdaad, in mei laatstleden heeft de Tokio Tanker Company bij de Japanse scheepswerven van de Ishikawa-Harima Heavy Industries een tankschip van eventjes 370.000 dwt besteld, dat bij zijn tewaterlating in 1971 de grootste eenheid ter wereld zal zijn. De nieuwe „recordman” zal 1,4 miljard B.F. kosten en volgende kenmerken vertonen : 345,5 m. lengte bij 54,5 m. breedte, 27 meter diepgang bij een lading van 470 miljoen liter aardolie en 15 knopen kruissnelheid met twee turbinemotoren van 40.000 P.K.

Dank zij het toepassen van nieuwe bouwtechnieken oordeelt de Tokio Tanker Co dat mastodonten van 400.000 en zelfs 500.000 dwt eerlang tegen betrekkelijk gunstiger financiële voorwaarden kunnen gebouwd worden terwijl ook hun rendement economisch verantwoord blijkt.

* * *

Reuzenportalkraan

Onder de nieuwe technieken aangewend bij de bouw van superschepen dringt het procédé van de geprefabriceerde elementen zich hoe langer hoe meer op. Deze methode vereist het gebruik van steeds machtiger hijstoestellen, die de diverse scheepselementen vanuit de montagehal naar de bouwwerf moeten overbrengen.

Zo wordt voor het ogenblik op een scheepswerf van Belfast een reusachtige portalkraan gemonteerd die de grootste ter wereld is. Deze „superkraan” is 75 meter hoog, heeft een draagwijdte van 140 meter en kan onderdelen

van schepen die tot 840 ton wegen zonder hinder naar de bouwdokken vervoeren. De kraanman, wiens cabine 80 meter hoog staat, zal per radiofonie met het montagepersoneel in verbinding staan.

De reuzenkraan van Belfast, die door een Duitse firma geleverd wordt, heeft niet minder dan 3.000 ton staal voor haar constructie geveegd.

* * *

Mini-mammoettanker

Met het inzetten van reuzenschepen rees meteen het probleem van de opleiding van hun stuurman. Zo iedereen het verantwoord vindt dat piloten van grote straalvliegtuigen een ernstige herscholing krijgen, zo is het even logisch dat ook toekomstige kapiteins van superschepen een aanvullende vorming nodig hebben.

De oplossing ligt te Port Rével, dicht bij Grenoble, waar de maatschappij Esso Standard in een meer van 4 ha een complex van zeeën, vaargeulen, kanalen, sluizen en havens in mini-formaat heeft aangelegd. Op dit speelgoedmeer, dat aan een sprookje uit „Gulliver bij de dwergen” doet denken, leren de toekomstige commandanten en stuurman van superschepen manoeuvreren met het mini-tankschip „Esso Brittany”, een varende model op 1/25 van een mammoettanker van 190.000 ton. Het mini-mammoetschip wordt elektrisch aangedreven, is 13 m. lang en 1,75 m. breed, heeft 90 cm. diepgang en een waterverplaatsing van 15 ton. Ook de plaatsen waar gemaneuvreed wordt, zijn volgens dezelfde schaal aangelegd.

De school, die een unicum is in dit genre, zal ieder jaar 150 kapiteins en stuurman kunnen opleiden.

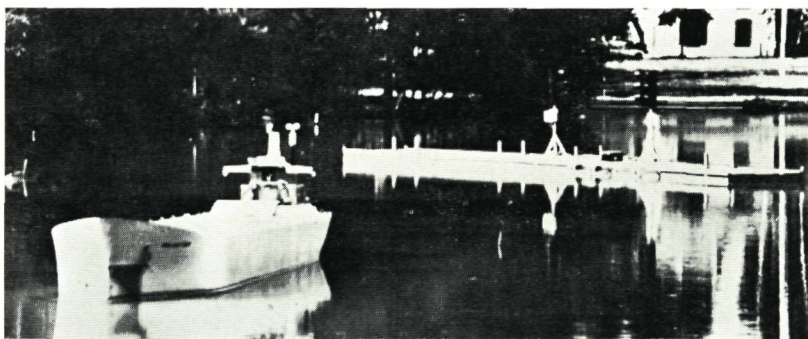


foto ESSO Public-Relations

minitanker « ESSO-BRITTANY »

De grootste zeeluis ter wereld

Naast de problemen inzake bouwtechnieken en opleiding van stuurman stelt het superschip ook nog het vraagstuk van de toegankelijkheid der zeehavens voor grote diepgangen. In de mate van het mogelijke trachten de grote wereldhavens zich dan ook zo vlug mogelijk aan te passen aan de steeds grotere afmetingen van tank- en ertsschepen.

Zo wordt er in de haven van Le Havre sinds achttien maand druk gewerkt aan de bouw van een nieuwe zeeluis van 400 meter lang bij 67 meter breed. De diepte is zo berekend dat bij hoogtij eenheden met een diepgang van 22,5 meter - wat nagenoeg overeenstemt met 200.000 dwt - er kunnen versast worden. De sluis geeft bovendien toegang tot een zeekanaal van dezelfde afmetingen, zodat de ertsschepen rechtstreeks aan de loskaden van de bedrijven kunnen afmeren.

Eens voltooid zal de nieuwe zeeluis van Le Havre de grootste ter wereld zijn en die van Zandvliet naar de 2de plaats verwijzen.

Overslag in het Kanaal

In afwachting dat de grote Westeuropese havens toegankelijk worden voor mastodonten boven de 200.000 dwt, gaat men in het Kanaal geregeld over tot de overslag van ruwe aardolie vanuit supertankers op kleinere eenheden. Deze grote tankschepen, afkomstig uit het Midden-Oosten, kunnen zodoende met een kleinere diepgang de petroleumhavens van West-Europa aandoen, waar ze de rest van hun lading in de tanken van de raffinaderijen overpompen.

De eerste overslagoperatie in volle zee had in januari 1969 plaats op 4 zeemijl ten oosten van Barfleur, waar de „Magdala”, een Franse tanker van 213.000 dwt, 60.000 ton aardolie overpompte aan boord van het Britse tankschip „Drupe”. De Shell Company, die nog twee andere 213.000-tonners in aanbouw bezit, heeft immers voor deze operaties twee zones in het Kanaal gekozen, die bijzonder goed beschut zijn tegen de overheersende winden en de stromingen, te weten: Lyme Bay in de nabijheid van Portland en de baai van Saint-Vaast ten oosten van Barfleur.

Sindsdien heeft dergelijke overslag geregeld plaats in deze gebieden die de enige plaatsen zijn in de nabijheid van de kusten waar men diepten van 30 meter aantreft.

* * *

O.B.O.-schepen

De noodzaak supereenheden te kunnen ontvangen geldt bovenal voor de zeehavens waar petroleum- en staalbedrijven gevestigd zijn. Het inzetten van een nieuw soort vrachtschip, waarmee overslag uitgesloten is, heeft immers deze noodzaak nog acuter gemaakt.

Het betreft de O.B.O.-schepen, de „Oil-Bulk-Ore”, die afwisselend of gelijktijdig steenkolen, erts en aardolie kunnen vervoeren. Reeds 55 van deze eenheden, voor een globale tonnenmaat van 4.070.000 dwt, waren op 1 januari 1969 in de vaart. Veertig O.B.O., waaronder twee eenheden van meer dan 200.000 dwt, met een gezamenlijke tonnenmaat van 4.580.000 dwt, waren op dit tijdstip in bestelling. Dat dit nieuwe scheepstype een ware omwenteling betekent in de vervoer techniek over zee, hoeft geen betoog. Als voorbeeld van hun efficiëntie citeren we de zes O.B.O. van 135.000 dwt, die geregeld steenkolen uit Hampton Roads samen met ijzererts uit Brazilië naar Japan vervoeren, tegen 3,95 dollar per ton. Geladen met aardolie uit het Midden-Oosten varen ze terug naar de Oostkust van de U.S.A.

De havens waar staal- en petroleumindustrieën willen overleven, zullen zich onverwijld moeten aanpassen voor het ontvangen van volgeladen O.B.O.-schepen van grote afmetingen.

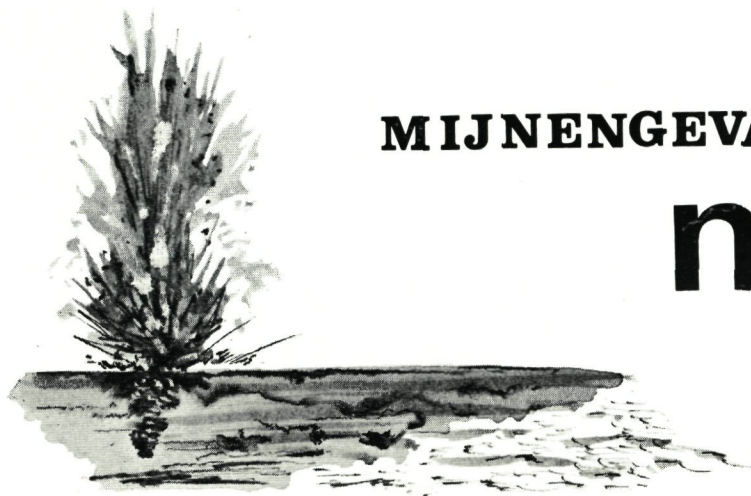
* * *

Eerste hoverhaven ter wereld

Terwijl de grote zeehavens uitgebouwd worden voor het binnenloodsen van mammoetschepen zien wij het ontstaan van een nieuw soort aanlegplaats, met name de hoverhaven.

Inderdaad, op 2 april 1969 werd te Pegwell Bay bij Ramsgate de eerste haven ter wereld in gebruik genomen, die speciaal ontworpen is voor het aanleggen van hovercrafts, de toekomstformule voor het maritiem vervoer van passagiers over korte afstanden. De glijboten, die in 45 minuten en tegen 1.320 B.F. per wagen met inzittenden de overtocht naar Kales verzekeren, zijn van het type SR-N4 en meten 173 ton. Ze kunnen tegen 120 km. per uur 250 passagiers en 30 wagens vervoeren zolang de windkracht 7 Beaufort niet overschrijdt. De bouw van de hoverhaven van Pegwell Bay kostte meer dan 1 miljoen pond sterling. Naar verluidt worden onderhandelingen gevoerd tussen de „British Rail” en de Belgische autoriteiten voor het aanleggen van dergelijke haven op onze kust en het uitbaten van een hoverlijn tussen de twee landen. Wie weet wat onderhandelingen met onze maritieme autoriteiten betekent, weet ook dat deze verwezenlijking niet voor morgen is...

H.R.
15-6-'69.



MIJNENGEVAAR

nu

Dat de mijnen van de Tweede Wereldoorlog ook heden ten dage nog risico opleveren voor de scheepvaart is de zeevarenden voldoende bekend.

De officiële hydrografische publikaties laten daarover geen twijfel bestaan. „NEMEDRI”, waarvan de 9e druk dateert uit 1964, geeft een overzicht van de ook thans nog door de aanwezigheid van mijnen gevaarlijke gebieden in de Noordeuropese wateren, de Oostzee, Middellandse Zee en Zwarte Zee, en de daarin geveegde routes.

De jaarlijkse hernieuwde uitgave van Admiralty Notice to Mariners no. 18, paragraaf 1-8 vestigt hierop eveneens de aandacht.

Evenzo de Berichten aan Zeevarenden van de afdeling hydrografie van het ministerie van Defensie (Marine) 1967, nrs. 29(T), 30 en 31, welke de Nederlandse scheepvaart hieromtrent inlichten.

Hierin wordt vooral gewaarschuwd voor de mogelijkheid van verdreven route-boeien, alsmede tegen het afsnijden van hoeken van geveegde vaargeulen, terwijl voorts aangeraden wordt scherpe uitkijk te houden voor drijvende mijnen.

Ten behoeve van de visserij werd door de Koninklijke Marine een speciale voorlichtingsbrochure samengesteld, waarin aanwijzingen zijn vervat voor vissersvaartuigen, welke een mijn in de netten krijgen.

Actueel onderwerp

Voor Nederlandse scheepvaartuigen blijft het mijnengevaar dus een actueel onderwerp.

Men vraagt zich af, welke gevolgen ook thans nog de zeemijnen voor de Nederlandse economie hebben d.w.z. gevolgen voor onze zeeschepen, coasters, visserijschepen, zeilschepen, pleziervaartuigen, en, nu de Noordzee in de belangstelling staat van de oliemaatschappijen, ook voor deze.

De persoonlijke veiligheid der opvarenden laat geen enkel risico toe. Ook al is die marginaal, en al ware men persoonlijk bereid enig risico te aanvaarden, dan zou de verzekering van lijf en goed moeilijk, zo niet onbetaalbaar, worden. Teneinde te trachten in deze materie enige klaarheid te brengen is het dienstig nog eens te onderzoeken welke mate van gevaar nog aanwezig is en van welke aard dit gevaar is.

Wij hebben dan speciaal het oog op het „Nederlandse” zeegebied Benoorden de Wadden, bekend onder de naam NEMEDRI 9.

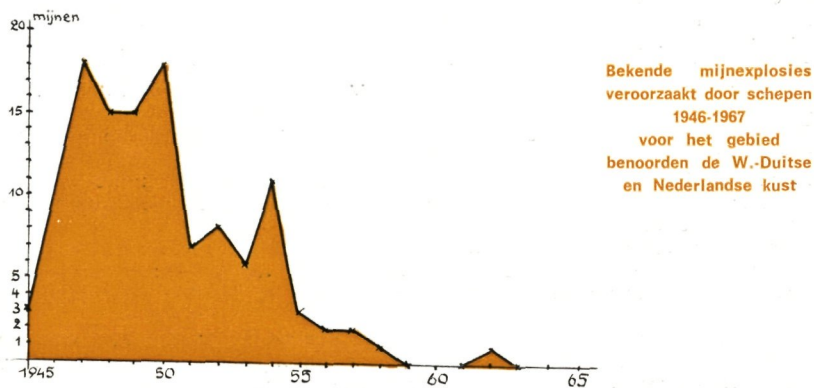
In de inleidende paragrafen stelt de NEMEDRI het volgende :

Mijnenrisico

- a. Dit risico wordt nu bijna uitsluitend nog veroorzaakt door magnetische grondmijnen. Enkele verankerde mijnen kunnen nog op beschutte plaatsen voorkomen.
- b. In de gevarenzones is het risico reëel en de zeeman, die het geveegde kanaal verlaat, stelt zich dan ook bloot aan direct gevaar.
- c. Daarbuiten blijft een zeer kleine kans op ongeregistreerde, of door vliegtuigen in nood afgeworpen mijnen, doch het gevaar is niet groter dan het normaal aanvaardbare, zoals het stoten op een wrak.
- d. In geveegd water blijft een gering risico bestaan, doordat sommige mijnen onveegbaar bleken, dan wel binnen de vaargeul werden gesleept door visnetten.
- c. Mijnen zullen naar schatting nog geruime tijd een gevaar voor de scheepvaart vormen.

Uit deze „zeer veilig” gestelde bewoordingen is voor specifieke gevallen weinig of niets te concluderen. Paragraaf a en b zijn positief gesteld, duidelijk en zonder onderscheid. Wat daarop volgt is overbodig en nietszeggend, want:

1. „Een gevaar dat niet groter is dan het normaal aanvaardbare”, verdient geen speciale vermelding.
2. „Risico in geveegd water” is onaanvaardbaar.
3. „Naar schatting geruime tijd” is een onbruikbare aanduiding.



Het voorkomen van verankerde mijnen op beschutte plaatsen kan voor Nederlandse NEMEDRI 9-wateren worden verwaarloosd in de zin waarin de tekst is gesteld. Anders is dit voor de visserij, een geheel apart aspect van de scheepvaart met bijbehorende verschillen in mijnenrisico, waarover het NEMEDRI-boekwerk, (m.i. helaas) zwijgt. Hierop wordt verderop in dit artikel nader ingegaan.

Eveneens dient voor de aard en grootte van het mijnengevaar verschil te worden gemaakt tussen grote en kleine schepen, magnetische en niet-magnetische lading, houten en stalen schepen, schepen, welke werktuigelijk worden voortbewogen en, zoals vele pleziervaartuigen, schepen die uitsluitend gebruik maken van de zeilen.

Daarnaast moet echter nog aan een belangrijk nevenaspect worden gedacht. De mogelijkheid, dat zich buiten de routes ongeregistreerde wrakken bevinden. De NEMEDRI wijdt hieraan een speciale paragraaf.

Gegevens betreffende het mijnenveld boven de Waddeneilanden

Omvang : Aan de Oost- en Zuidzijde is het gebied begrensd door de Deense, Duitse en Nederlandse eilandenkust. Boven Nederland strekt het mijnenveld zich uit van 4 1/2 graad oosterlengte als meest westelijke punt, met een globale noordgrens van 54 graden 10 minuten noorderbreedte.

De oppervlakte van dit totale zeegebied is ongeveer 6.000 vierkante mijl. Het gedeelte benoorden Nederland en bewesten 6 1/2 graad Oost beslaat daarvan circa een derde.

Geveegde gebieden In dit „Nederlandse ” gedeelte bevinden zich een aantal gebieden, die in de loop der tijden werden geveegd. Daar is in de eerste plaats de 3 mijl brede ET/route, welke daar een oppervlakte van 180 vierkante mijl vertegenwoordigt. Verder zijn daar de grote driehoek tussen route en de eilanden Terschelling en Ameland, met een oppervlakte van 50 vierkante mijl, het Thomas Smitgat-Boomkendsiep, Westgat, Friesche Zeegat en het Huibergat met toegangen, totaal ongeveer 60 vierkante mijl.

Oefengebied Benoorden de route bevindt zich een grote oppervlakte in gebruik als oefengebied voor de NATO-luchtmachten met een oppervlakte van 1100 vierkante mijl.

Van NEMEDRI 9 bewesten 6 1/2 graad Oosterlengte blijft van de totale oppervlakte van 2000 vierkante mijl een ongeveerge oppervlakte, exclusief het oefengebied, over van 60 vierkante mijl.

De mijnen. Het merendeel van de grondinvloedsminen in NEMEDRI 9 zijn van Britse oorsprong. Zij werden voor het grootste deel gelegd in 1944 door bommenwerpers van de Royal Airforce in een tweetal massale vluchten, waarbij het aantal afgeworpen mijnen circa 18000 bedroeg. Van de resultaten van deze mijnenleg, uitgedrukt in aantallen scheepsslachtoffers, is weinig of niets bekend tot de oprichting van het International Mine Clearance Board in 1946. Dit lichaam coördineerde tot 1 januari 1952 alle Europese veegoperaties en registreerde onder meer de scheepsongevallen.

In het gebied Benoorden de Waddeneilanden wordt de dichtheid van de mijnen geschat op 0,7 per vierkante mijl. Dit betekent een totaal aantal van 1400 aldaar.

De eerste afvuurmechanismen, welke werden gebruikt, variëren van akoestisch-magnetische tot magnetische principes van verschillende gevoeligheid. Een bijzonderheid vormen de z.g. konvooimijnen, d.w.z. magnetische mijnen, die meer dan een magnetische bekrachtigingen nodig hebben van verschillende sterkte, met een bepaald tijdsverschil.

Levensduur Akoestische mijnen behoeven een batterij, welke stroom levert voor een gesloten detectiecircuit, zodat de levensduur ten eerste door dit zwakste onderdeel wordt beperkt. Zuiver magnetische mijnen van het type, gelegd boven de Waddeneilanden, hebben echter een horizontale inductiespoel voor het ontdekken van een zich verplaatsend scheepsmagnetisch veld, en het batterijcircuit komt slechts bij bekrachtiging in werking om het signaal over te kunnen brengen via schepen klok op detonator.

Door lekweerstand gaat van de capaciteit van de batterij circa 0,8 ampère-uur verloren, zodat de mijnenbatterijen van 5 ampère-uur een levensduur van 6 jaar zouden zijn beschoren.

Dit was dan ook de oorspronkelijke schatting.

De feiten logenstrafden echter helaas deze berekening. Eén van de batterijen bleek nog na 18 jaar voldoende kracht voor afvuring te bezitten !

Wel kan men gerust stellen, dat dit dan een uitzonderingsgeval betreft. De gevoeligheid van de magnetische mijnen gaat met de jaren, door deze en andere corrosieverschijnselen, sterk achteruit. Slechts mijnen met een lage schepen klokinstelling maken een kans nog af te vuren. Bovenstaande redenering geldt eveneens voor magnetisch-akoestische combinatiemijnen en konvooi- of „sequence ”-mijnen. Het regeneratievermogen van de batterijen is door hogere omgevingstemperatuur in de zomer groter dan in de winter. In

1959 gedemonteerde mijnen met batterijen uit 1943 bleken bij spanningsmetingen nog verrassende prestaties te leveren en wel 5,2 volt voor de 6 volt-sectie en 2,72 volt voor de 3 volt-sectie bij resp. 100.000 en 3300 ohm, terwijl de kortsluitproef in één geval 27,5 m.a. als maximale stroom opleverde. Deze batterijen waren afkomstig uit in een weiland aangetroffen en uitgegraven mijnen welke door een vliegtuig-in-nood verkeerd waren afgeworpen. Resumerend kan worden gesteld, dat alle levensduurschattingen met betrekking tot zuivere of combinatie-magnetische mijnen onjuist zijn gebleken. De grafiek over de na-oorlogse jaren geeft een beeld van de uitwerking van het Britse mijnenveld, nadat dit bekend was gesteld. De opgave van 1945 en 1946 lijkt onwaarschijnlijk laag, en dit is dan ook wellicht veroorzaakt door onnauwkeurige registratie en het ontbreken van opgaven in die tijd. De piek in 1947 is anders, 3 jaar na de mijnenleg, veel te uitgesproken. Gedeeltelijk kan deze echter wel op naam worden geschreven van de toeneming in de scheepvaart, met name het op gang komen van de aanvoer naar Duitsland. Na 1950 is een gestadige afneming van het aantal afvuringen duidelijk aanwijsbaar. Enerzijds kan dit worden veroorzaakt door het verouderen van de mijnen, doch anderzijds raakte de scheepvaart meer routebewust. Ook de veegoperaties tot en met 1951 hebben aan deze vermindering zeer zeker hun steentje bijgedragen.

Tien jaar en meer na de mijnenleg is echter van een drastische afneming van het aantal ongevallen sprake; meer dan drie explosies per jaar deden zich niet voor.

Indien 1969 ons gunstig gezind blijft, kan worden geconcludeerd, dat zich de laatste 10 jaar slechts twee explosies voordeden waarvan de laatste in 1962. In zeven jaar had dus geen explosie plaats.

Het geval van 1962 met het Zweedse motorschip „ULLA” vond aan het begin van dat jaar plaats (7 januari) in een positie welke, in verband met de nauwkeurigheid van de gevoerde navigatie, juist benoorden de geveegde route gelegen kan hebben.

Niet alle hierboven bedoelde schepen zijn ook werkelijk gezonken. Sommige ontsnapten, zij het dan ook met flinke schade, aan dit lot.

Het aantal geregistreerde mijnongevallen in dit gebied sedert 1945 bedraagt 131. Dit zou op zichzelf al één treffer op 14 afgeworpen mijnen betekenen, hetgeen, in vergelijking met andere mijnenvelden, een hoog gemiddelde moet worden genoemd.

Graduele verschillen in risico. Het nog resterende risico voor de scheepvaart in de geveegde gedeelten van NEMEDRI 9 wordt uitsluitend veroorzaakt door:

a. zuiver magnetische horizontale inductiemijnen met een gevoeligheid van 5-25 milligauss met een schepenlokinstelling van 1, 2 of 3.

Mijnen met een schepenlokinstelling hoger dan 3 moeten ongevaarlijk worden geacht, daar de batterij het afwerken van meer dan 3 detecties niet meer zou opleveren.

b. Zuiver magnetische „sequence”-mijnen, welke om af te vuren een tweeledige bekrachtiging nodig hebben: één van 50 milligauss, welke niet eerder dan 5 minuten en niet later dan 20 minuten wordt gevolgd door één van minstens 5 mg.

c. Magnetische akoestische combinatiemijnen.

De dichtheid van alle mijnen in het gebied is gemiddeld 0,7 per vierkante mijl. Van deze 7 mijnen per 10 vierkante mijl behoort een veel kleiner aantal tot de gevaarlijke typen.

Het is een ruwe, doch niet overdreven schatting, om van elke 7 mijnen maximaal 2 thans nog tot afvuren op een scheepsinvloed in staat te achten. Van de mijnen, welke na de zomer van 1944 zijn gelegd, waren de meesten voorzien van een inrichting, welke de mijn na enige tijd onschadelijk maakte (sterilisator).

Voor de visserij en het bodemonderzoek, waarbij de kans bestaat op fysieke aantasting van de mijn zelf, blijft het gevaarlijke aantal echter 7. Mijnenvegers kunnen hiervan slechts 2 mijnen opruimen, ongeacht de veeginspanning. De overige 5 zouden ten koste van zeer veel tijd met mijnenjagers kunnen worden opgespoord en geruimd.

Gradueel risico. Aan de hand van het bovenstaande kan men een gradueel verschil in risico opstellen, en wel van groot naar klein voor :

1. Vissende vaartuigen en bodemonderzoekingen, waarbij de bodem fysiek wordt beroerd.
2. Onder water varende onderzeeboten.
3. Het werken met explosieve ladingen onder water, dat kans geeft op sympathische ontsteking van de in de loop der jaren uitgekristalliseerde, en daardoor zeer gevoelig geworden hoofdclading.
4. Handelsscheepvaart met magnetische lading zoals ijzererts, locomotieven.
5. Handelsscheepvaart zonder magnetische lading, waarbij het gevaar recht evenredig toeneemt met de grootte en diepgang van het schip, de vaart en de aan- of afwezigheid van een demagnetiseringsinstallatie.
6. Werktuigelijk voortbewogen houten schepen en stalen zeilschepen.
7. Houten zeilschepen.

Visserij. De duik- en demonteergroep van de mijnendienst heeft ook heden ten dage nog volop werk met het onschadelijk maken van door vissers opgehaalde explosieven.

Het behoeft geen nader betoog dat vissen in NEMEDRI 9 hoogst onverantwoord moet worden geacht.

Door het ministerie van Marine werd een „voorlichtingsbrochure zeemijnen” ten behoeve van de visserij samengesteld, welke is verspreid in visserijkringen, die daaruit kunnen vernemen dat ook na veegoperaties bodemvisserij riskant blijft.

Ook zijn in de meeste vissersplaatsen herhaaldelijk lezingen over dit onderwerp gehouden. Behalve het NEMEDRI 9-gebied zijn hierin ook de mijnenveeg-oefeningen aangeduid. Buiten deze gebieden wordt voor schade ten gevolge van het opvissen van een mijn het uitkeren van een vergoeding in overweging genomen, indien de voorschreven handelingen worden uitgevoerd en een claim wordt ingediend.

Een invloedsmijn wordt onschadelijk gemaakt door de ploeg duikers-ontmijners.



Aangezien tegen „de spelregels” veelvuldig wordt gezondigd volgt hier de belangrijkste zin, uit de tekst van de visserijbrochure. „Indien een visser een mijn in zijn net krijgt, dient hij bij voorkeur zijn net af te snijden, dan wel het tuig te kappen. Het aan boord halen van een mijn wordt, met het oog op de veiligheid van het vaartuig en de opvarenden, ten sterkste ontraden.” Besluit een visser, na het opvissen van een mijn, zijn net af te snijden, of het tuig te kappen, dan dient hij, om voor schadevergoeding in aanmerking te komen, aan het afgesneden net, of het gekapte tuig, een boei te bevestigen en bovendien zo spoedig mogelijk per veiligheidsbericht de positie van de boei door te geven aan Scheveningen Radio. Slechts als de Koninklijke Marine erin slaagt, de mijn te vinden, kan een verzoek om schadevergoeding in behandeling worden genomen.

Heeft een visser, waar dan ook, een mijn aan boord gekregen, dan moet hij in zijn eigen belang een veiligheidsbericht aan Scheveningen Radio doorgeven. Daarna ontvangt hij via Scheveningen Radio instructies van de Koninklijke Marine.

Heeft het betrokken vaartuig geen radio aan boord, dan moet het bericht worden doorgegeven via een ander vaartuig.

Onder geen beding mag een visser, zonder daartoe door tussenkomst van de Koninklijke Marine instructies ontvangen te hebben, met een mijn aan boord een haven binnenvaren.

De visser, die dit verbod overtreedt, stelt zich aan strafvervolgning bloot, terwijl hem bovendien schadevergoeding zal worden geweigerd.

Met een zich aan boord bevindende mijn moet de nodige voorzichtigheid worden betracht.

Een mijn kan door verschillende oorzaken tot explosie komen. Deze oorzaken zijn : geluid, warmte, stoten en uitdrogen. Uitdrogen kan worden voorkomen door de mijn af te dekken en de bedekking nat te houden.

Het is aan de Koninklijke Marine om te beslissen, of de zich aan dek van een vissersvaartuig bevindende mijn door een marinevaartuig zal worden overgenomen, aan dek van het vissersvaartuig zal worden gedemonteerd, dan wel op een bepaalde plaats moet worden gedeponeerd.

Bij ruw weer zal zoveel mogelijk worden getracht, een plaats van ontmoeting met een marinevaartuig in rustig water te bepalen.

Aan de visser, van wie is aangetekend, dat hij al eens in een mijnengevaarlijk of mijnenveegeoefengebied heeft gevaren, of daarin heeft gevist, wordt geen schadeloosstelling toegekend.

Vissen in NEMEDRI 9 is en blijft dus onverantwoord.

De duik- en demonteergroep van de mijnendienst moest tussen 1 januari en medio mei 1967 reeds 50 maal in actie komen voor het onschadelijk maken van explosieven. Veertig van deze aanvragen om assistentie betroffen door vissers opgeviste explosieven, waaronder 30 mijnen. In 13 gevallen werd hierbij onjuist gehandeld. De vissers stelden hierdoor zichzelf en anderen aan groot gevaar bloot !

Het bijgaande kaartje geeft de ligging van oude en nieuwe oefenmijnvelden voor de Nederlandse kust weer. De juiste posities hiervan vindt men ook in de Zeemansgids en de voorlichtingsbrochure, terwijl de veegeoefeningen zelf tijdig tevoren per Bericht aan Zeevarenden bekend worden gemaakt. In het kaartje zijn van enkele der recent opgeviste mijnen de posities aangegeven. Sommige van deze mijnen blijken de tand des tijds zeer goed te hebben doorstaan, zoals blijkt uit een bloemlezing, ontleend aan de demonteerrapporten :

„Duitse invloedsmijn type GC : gaaf.”

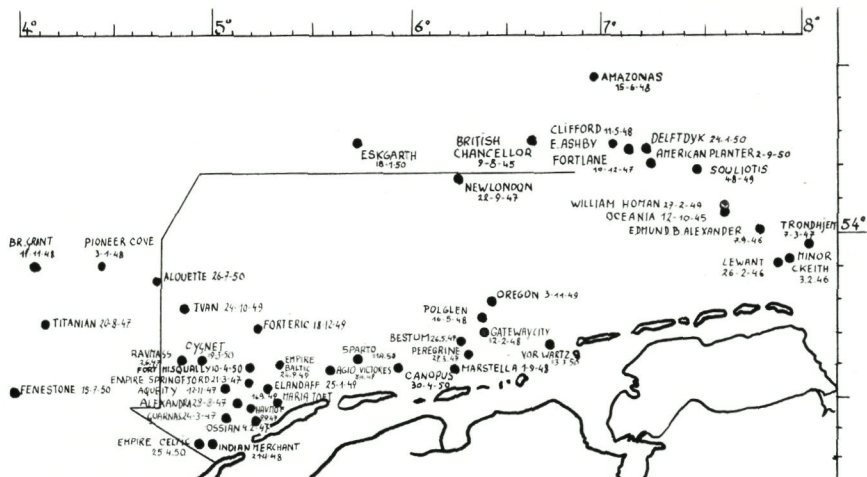
„Duitse invloedsmijn type GC met druk-afvuring-geheel : gaaf.”

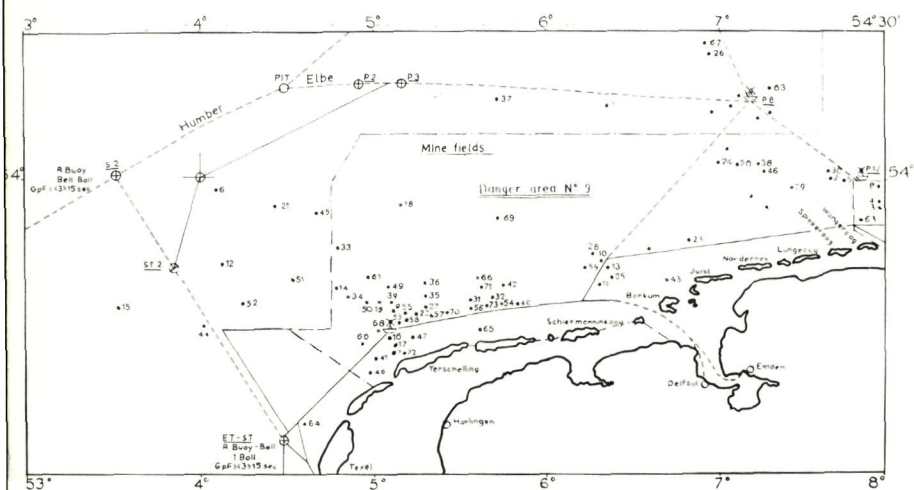
en „kontaktmijn Wereldoorlog I : gaaf !”

Men realiseer zich echter, dat ook oefenmijnen en zeer vergane mijnen met uitgekristalliseerde hoofdloading zeer gevaarlijk zijn.

Scheepsrampen tengevolge van mijnexplosies ten Noorden van Texel na 3 augustus 1945

1. British Chancellor	onbekend	03-08-45	38. Delftdijk	Nederland	24-01-50
2. Oceania	onbekend	12-10-45	39. Ovenet	Panama	13-03-50
3. Lewart	Polen	26-02-46	40. Fort Nisqually	Gr. Brittannië	10-04-50
4. Minor C. Keith	onbekend	03-03-46	41. Empire Celtic	Gr. Brittannië	25-04-50
5. Edmond B. Alexander	U.S.A.	07-09-46	42. Canopus	Panama	30-04-50
6. Brabant	Noorwegen	17-11-46	43. Vorwartz	Duitsland	13-05-50
7. Ossian	onbekend	04-02-47	44. Fenestone	Gr. Brittannië	15-07-50
8. Trondhiem	Denemarken	07-03-47	45. Alouette	Canada	26-07-50
9. Empire Springford	Gr. Brittannië	21-03-47	46. American Planter	U.S.A.	09-08-50
10. Garnes	Noorwegen	24-02-47	47. Sparto	Panama	11-09-50
11. Peregrine	U.S.A.	27-03-47	48. Aconcagua	Chili	13-05-51
12. Titanian	Noorwegen	29-03-47	49. Heinz Otto	Duitsland	09-07-51
13. Bestum	Noorwegen	26-05-47	50. L'Alouette	Canada	26-07-51
14. Ravnaas	Noorwegen	02-06-47	51. Rhuys	Frankrijk	26-10-51
15. Sonata	Zweden	25-06-47	52. Steinbutt	Duitsland	22-11-51
16. Alexandra	Griekenland	26-08-47	53. Thomas Sinlee	U.S.A.	10-01-52
17. Havmoy	Noorwegen	09-09-47	54. Chakdina	Gr. Brittannië	24-03-52
18. New London	U.S.A.	22-09-47	55. Picarie	Frankrijk	31-03-52
19. Aquicity	Gr. Brittannië	12-11-47	56. Peto	Nederland	22-08-52
20. Fort Lane	Panama	10-12-47	57. Cornelia B2	Nederland	12-10-52
21. Pioneer Cove	U.S.A.	05-01-48	58. Noach	Nederland	18-10-52
22. Liandaff	Gr. Brittannië	25-01-48	59. Botoland	Duitsland	03-12-52
23. Gateway City	U.S.A.	12-02-48	60. Pampas	Gr. Brittannië	25-03-53
24. Clifford E. Ashby	onbekend	10-05-48	61. Dinutrios A. Kvdoniets	Griekenland	24-02-54
25. Polglen	Gr. Brittannië	16-05-48	62. Lily Danielsen	Denemarken	17-03-54
26. Amazonas	Zweden	15-06-48	63. Talisman	Noorwegen	13-05-54
27. Mattstella	Italië	01-08-48	64. Teal	Gr. Brittannië	19-08-54
28. Maria Toft	Denemarken	16-09-48	65. Christel	Duitsland	07-11-54
29. Oregon	Denemarken	03-11-48	66. Wellingdorf	Duitsland	27-11-54
30. William Homan	onbekend	27-02-49	67. Baldur	Duitsland	06-01-55
31. Souliotis	Griekenland	04-03-49	68. Nicky	Libië	05-09-55
32. Agior Victores	Liberië	08-04-49	69. Panos	Panama	30-05-56
33. Indian Merchant	Gr. Brittannië	21-04-49	70. Jan	Nederland	23-02-57
34. Empire Baltic	Gr. Brittannië	24-09-49	71. Adjutant	Gr. Brittannië	24-02-57
35. Ivar	Denemarken	24-10-49	72. U.K. 96	Nederland	02-06-58
36. Forteine	onbekend	18-12-49	73. Ulla	Zweden	07-01-62
37. Eskgarth	Gr. Brittannië	13-01-50			





**Mine casualties to shipping
between V.E.-day and 31st December 1950**

Veegoperaties

Tot 1952 stonden alle veegoperaties in Europese wateren onder controle van het Central Mine Clearance Board. In december 1951 kon de gehele Noordzee bezuiden 53 graden noorderbreedte vrijgegeven worden voor de scheepvaart. Het NEMEDRI 9-gebied behoorde hiertoe niet. Men vond, en begrijpelijk, de opruiming van alle mijnen in dit enorme zeegebied een onmogelijke opgave, waarbij bovendien werd verondersteld, dat de levensduur van de daar aanwezige mijnen de duur van een dergelijke gigantische taak toch niet zou overtreffen.

De 3 mijl brede route werd bovendien ruim toereikend geacht om het verkeer te verwerken.

Daar het verlaten van de route een hachelijke onderneming bleef, bewijzen de scheepsongevallen. Dat de schatting omtrent de levensduur eveneens een misrekening was, werd hiermede eveneens overduidelijk bewezen.

De thans nationale taak van het verder schoonmaken der eigen wateren werd na 1952 voortgezet. Zo vonden in bijv. 1961 een Belgisch-Nederlandse Operatie „Cleansweep” met 22 schepen plaats en in 1963 de veegoperatie Friese Zeegat-Bomdiep en Operatie Cable Way. Het Huibertgat, (Eemsmonding) werd begin september 1967 verbreed na een veegoperatie van enkele weken. Ook eind 1966 werd aan de verbetering van de ET-route gewerkt, teneinde de lijn ET 7-ET recht af te snijden (B).

Inmiddels echter was de algemene toeneming van de scheepvaart, de toeneming in grootte, snelheid en diepgang van de schepen, in combinatie met het streven naar grotere veiligheid ter zee, reden tot bestudering van de aan te bevelen routing.

Het overleg hieromtrent vindt plaats onder auspiciën van de Intergovernmental Maritime Consultative Organisation, waaronder ook het Maritime Safety-Committee ressorteert. In dit kader ontwerpen de Westduitse scheepvaartautoriteiten een plan voor uitgebreide tweerichtingsroutes en diepwater-routes, bekend als het plan-SOHNKE, de hoofdontwerper.

De daad bij het woord voegend werd op 1 januari 1967 beoosten het Borkum
Rif-lichtschip door de Westduitse marine hiermede aangevangen.



Veegoperatie "New Broom"

De geplande route bestaat uit 2 stroken van 3 mijl breed, elk gescheiden door een eveneens geveegde middenberm van 2 mijl breed.

De IMCO, die ook de taak van de International Route-Reporting Authority overnam, staat geheel achter dit plan.

Voor het jaar 1968 hadden besprekingen plaats omtrent een grootscheepse door Nederland geleide internationale veegoperatie van enkele weken.

In dit kader begon op 18 september 1968 de Nederlandse mijnendienst aan een grote veegoperatie, welke zou leiden tot het rechtekken van de toenmalige ET-route tussen ET 10 en Borkum Rif-lichtschip. (D)

De uitvoering nam geruime tijd in beslag, waarbij ook onberekenbare factoren, zoals het weer, en de aanwezigheid van ongeregistreerde wrakken een grote rol speelden, waarvan het welslagen afhing.

De eerste fase beoogt het opsporen, markeren en zo mogelijk ongevaarlijk maken van wrakken, waarbij een Belgische mijnenjager behulpzaam was. De tweede fase, een mechanische veegslag, waarbij het zeegebied tot 15 meter waterdiepte werd afgedregd, en vervolgens een veegoperatie met invloedstuigen, magnetisch-akoestisch, tot een voldoende hoog percentage werd bereikt hetgeen de afwezigheid van gevaarlijke mijnen bewees.

Zoals reeds eerder werd gesteld betekent het daarna vrijgeven voor de scheepvaart niet, dat in dit gebied de bodemvisserij veilig is geworden.

Slechts fysieke aantasting van de mijn zou dit probleem kunnen oplossen. Deze mogelijkheid bestaat sedert het mijnenjagen met behulp van sonar zijn intrede deed in de mijnenbestrijding. Met de hier aanwezige hoeveelheid mijnen en het ontbreken van voldoende mijnenjachtcapaciteiten moet dit echter voorlopig nog onuitvoerbaar worden geacht.

Een en ander neemt niet weg, dat onze mijnenvegers, marineduikers en demonteurs in de komende tijd weer druk doende zullen zijn hun wapenspreuk „OPDAT DE ZEE VELIG ZIJ” alle eer aan te doen.

F. BERTIJN
Ltz 1
K.N.M.

danger de mines...

Ceux qui naviguent savent que les mines marines qui datent de la deuxième guerre mondiale représentent encore un certain danger de nos jours.

Les publications hydrographiques officielles „ NEMEDRI ” donnent un relevé des régions qui représentent encore actuellement un danger de mines à savoir en mer du Nord, dans la Mer Baltique en Méditerranée et dans la mer Noire.

Objet d'actualité

La sécurité de personnes en mer est chose primordiale. En matière de mines marines, nous nous proposons d'analyser les eaux néerlandaises situées au nord des Wadden, connues par NEMEDRI 9, dont détail ci-après :

Danger de mines

- a. En majorité constitué par les mines magnétiques de fond.
- b. Dans les zones dangereuses, il est vivement conseillé de ne pas sortir du chenal dragué.

Superficie

A l'Est et au Sud, la région est bornée par les côtes danoise, allemande et néerlandaise. Le champ de mines est délimité à l'ouest par le méridien 4,5 L.O. et au nord par le cercle de latitude 54°10' nord.

La superficie totale étant de \pm 6.000 miles carrés.

Régions draguées

Il y a en premier lieu la route ET large de 3 miles qui représente une aire de 180 miles carrés. Viennent ensuite un triangle route ET, îles Terschelling et Ameland de 50 miles carrés et les approches du Thomas Smitgat, Westgat, Friese, Zeegat et le Huibertgat totalisant environ 60 miles carrés.

Régions d'exercice

Au nord de la route, nous avons une aire d'environ 1.100 miles carrés réservée aux exercices des forces aériennes des pays de l'OTAN.

Les mines

La plupart des mines d'influence de fond sont d'origine anglaise. Elles ont été posées en 1944 par des bombardiers de la RAF.

Longévité

Certaines mines magnétiques ont explosé après 18 années d'immersion, ce qui tend à prouver que la théorie parlant de six ans n'est pas à prendre en considération.

de nos jours ?

Il est un fait que les accidents ont fortement diminué dix ans après l'immersion.

Si 1969 nous reste favorable, nous pourrions dire que depuis douze ans, nous n'avons connu que deux explosions dont la dernière date de 1962.

Pêcherie

Le groupe de plongée et de déminage a fort à faire en ce qui concerne la neutralisation de mines et d'explosifs amenés dans les filets des pêcheurs.

Il est donc superflu de prouver qu'il est très dangereux de pêcher dans le Nemedri 9.

Il est vivement conseillé au pêcheur ayant une mine dans son filet de couper celui-ci et d'y fixer une bouée de repérage, ce qui lui vaudra le versement d'une indemnité pour autant que le lieu ne se situe pas dans une aire considérée comme dangereuse. En tout état de cause, il est formellement interdit au pêcheur ayant hissé une mine à son bord de rallier un port sans autorisation de la Marine.

Naufrages dus à des explosions de mines au nord de Texel après le 3 août 1945 (voir texte néerlandais)

La carte ci-contre situe les anciennes et nouvelles aires de champs de mines d'exercice devant les côtes néerlandaises.

Opérations de dragage

Jusqu'en 1952, toutes les opérations de dragage dans les eaux européennes tombaient sous le contrôle du "Central Mine Clearance Board".

Après cette date, le dragage des eaux territoriales devenait affaire nationale.

En 1961, nous avons eu l'opération „Cleansweep" faite par 22 navires tant belges que néerlandais. Encore en 1966, la route ET a été améliorée.

En 1968, des pourparlers ont eu lieu en Hollande en vue d'organiser une opération de dragage de grande envergure de façon à rectifier la route ET, entre ET10 et le bateau phare Borkum Rif. Nonobstant toutes les précautions prises en matière de dragage, notre équipe de démineurs sera encore régulièrement mise à contribution dans les années à venir.

BUNDESMARINE



Frégate 70

Dans la même rubrique et sous le paragraphe „TOP SECRET” de notre N° 1/69, étaient communiquées quelques caractéristiques des plans des nouvelles „Frégates 70”.

Il nous revient que la construction de ce nouveau type de bâtiment se fera en Allemagne et recevra la priorité N° 1.

Les quatre „Frégates 70” remplaceront les cinq destroyers de la classe „FLETCHER” prêtés par le Gouvernement américain à la RFA ; ces derniers seront déclassés en 1974.

Ci-dessous quelques caractéristiques supplémentaires de la „Frégate 70”.
Vitesse : 30 nœuds.

Rayon d'action : 2.500 nautiques à 15 nœuds.

Equipage : 150.

Armement	But	Portée (en Km)
Tartar	Aérien	28
4 x 76 mm (Otto Melara)	Aérien	7
	Surface	15
4 Lance - torpilles	Surface	20
	Sous-marin	10

Cologne : Rendez-vous naval

Une rencontre navale fut organisée à Cologne au début de l'été à l'instigation de la Camaraderie de la Marine de Cologne et en signe de gratitude envers les gouvernements de Paris, Londres et La Haye, qui en Avril 1967, avaient délégué des représentants aux funérailles du Chancelier Dr. Konrad ADENAUER, ex-bourgmestre de la ville rhénane.

Trois unités MCM françaises, néerlandaises et allemandes ainsi que deux vedettes rapides britanniques, soit onze bâtiments, parcoururent 300 Km sur les cours d'eau intérieurs afin d'y prendre part.

U-Boot

Les premiers des douze sous-marins de la Classe 206, U 13 à U 24, ont été mis sur cale par les chantiers Howaldts à Kiel et Rhein Stahl-Nordsee à Emden. Le premier bâtiment sera livré au début de 1971 et le dernier en 1973. Les deux chantiers précités ont l'expérience des sous-marins, puisque c'est à Kiel que furent construits les douze premiers U-Boot de la Classe 205, tandis que les quinze bâtiments du type U 4, furent livrés par le chantier d'Emden, à la marine norvégienne.

Aéro-Navale

L'aéro-navale dispose de 4 escadrilles réparties comme suit :

1ère Escadrille à Jagel (Schleswig) :	2 flight de F-104-G
2ème Escadrille à Eggebek :	2 flight de F-104-G
3ème Escadrille à Nordholz :	2 flight de Breguet Atlantic
5ème Escadrille à Kiel-Holtenau :	8 Grumman Albatross
	6 Pembroke PE-66, 21 DO-27 et Sikorsky SH-34G.

Quelques Fouga-Magister FG70, Starfighter's (TF 104-G) et Piaggio-149D sont également utilisés.

Bathyscaphe „ Helgoland ”

Le premier bathyscaphe allemand „HELGOLAND ” vient de commencer ses travaux de recherches océanographiques au large de Helgoland. Cette nouvelle station de recherches sous-marines représente l'apport de l'Allemagne, comparable à celui du „CONSHELF III ” français et du SEALAB III ” américain.

Société Allemande de sauvetage

La Société Allemande de Sauvetage a, l'année dernière en République fédérale et à Berlin-Ouest, sauvé 707 personnes de la noyade, soit 212 de moins qu'en 1967. En 19 ans, elle a formé près de 7 millions de nageurs dont 1,23 million de sauveteurs. Dans la même laps de temps, elle a sauvé près de 40.000 vies humaines.

Café à l'eau de mer

Le problème de la transformation d'eau de mer salée en eau douce potable n'avait trouvé son application pratique que sur les grands navires.

Les tentatives des dernières années pour essayer de réaliser un système d'irrigation, à partir de l'eau de mer traitée, avaient nécessité un appareillage compliqué et le rendement était resté insuffisant.

Récemment cependant une firme allemande a présenté pour la première fois au public un générateur satisfaisant.

L'installation, baptisée „ANAK ”, pourra approvisionner en eau potable les régions maritimes qui en sont dépourvues.

L'ANAK est entièrement automatisé et peut produire quotidiennement entre 6.000 et 100.000 litres d'eau potable selon le type choisi. Le mètre cube d'eau revient à environ 40 fr. et on nous assure qu'un café préparé à l'intervention de l'„ANAK ” ne fait pas faire la grimace.

Désaffectation

75 Unités seront désaffectées à partir de 1970, à savoir :

- 5 destroyers de la classe „FLETCHER ” ;
- 30 dragueurs de mines rapides du type 55 ;
- 40 vedettes rapides des types 55 et 60.

Mammoth

Le premier des quatre pétroliers géants construit pour la TEXACO sortira incessamment des chantiers Howaldts à Kiel.

Voici ses caractéristiques : 209.000 tonnes, longueur : 325,30 m., largeur : 41,17 m., tirant d'eau : 18,95 m.

Visite Française à Hambourg

Huit bâtiments français jaugeant ensemble plus de 80.000 tonnes ont rendu visite à Hambourg au mois de Juin dernier. C'est la première fois qu'un groupe français aussi important en nombre et en tonnage s'est rendu en RFA. On y dénombrait notamment le porte-avion „FOCH", la frégate porte-engins „SUFFREN", les escorteurs lance-missiles KERSAINT, BOUVET, et DUPETIT-THOUARS, l'escorteur conventionnel CHEVALIER PAUL et le ravitailleur LA SAONE.

La flotte actuelle

La flotte de combat de la Bundesmarine se présente actuellement comme suit :

Destroyers lance-missiles

3 de la classe „Charles F. Adams" (4.000 tonnes)

Destroyers

4 de la classe „Hamburg" (3.340 tonnes)

5 de la classe „Fletcher" (2.100 tonnes)

Frégates

6 de la classe „Köln" (2.100 tonnes)

1 de la classe „Hunt" type II (1.050 tonnes)

1 de la classe „Black Swan" (1.490 tonnes)

4 de la classe „121" (Frégate 70) (3.200 tonnes) (Construction prévue et approuvée)

Escorteurs - Ravitailleurs

13 de la classe „Rhein" (2.370 tonnes)

Navires-Ecole/entrainement

1 croiseur léger (4.800 tonnes)

1 voilier (1.760 tonnes)

1 Ketch (100 tonnes)

Corvettes

1 du type PCE (980 tonnes)

5 de la classe „Thetis" (560 tonnes)

Sous-marins

11 du type „Hunter Killer" (450 tonnes en plongée)

12 du type „Hunter Killer" (en construction)

1 du type XXI (1820 tonnes en plongée)

1 du type XXIII (255 tonnes en plongée)

Vedettes lance-missiles

10 du type 143 (350 tonnes) (construction prévue et approuvée)

Vedettes rapides lance-torpilles

40 de la classe „Jaguar" (160 tonnes)

Dragueurs côtiers

18 de la classe „Lindau" (370 tonnes)

6 de la classe „Vegeack" (360 tonnes)

Dragueurs-Patrouilleurs rapides

30 de la classe „Schütze" (200 tonnes)

Dragueurs en eaux peu profondes

10 de la classe „Frauenlob" (204 tonnes)

1 de la classe „Holnis" (180 tonnes)

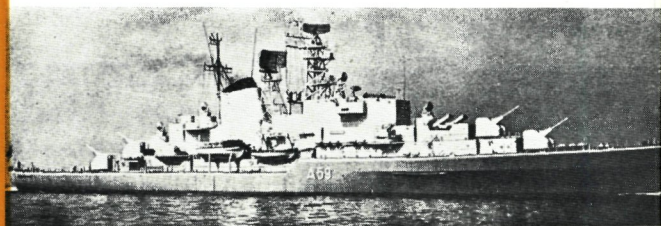
2 de la classe „Hansa" (150 tonnes)

8 de la classe „Ariadne" (180 tonnes)

Destroyer BAYERN
(Hamburg class)



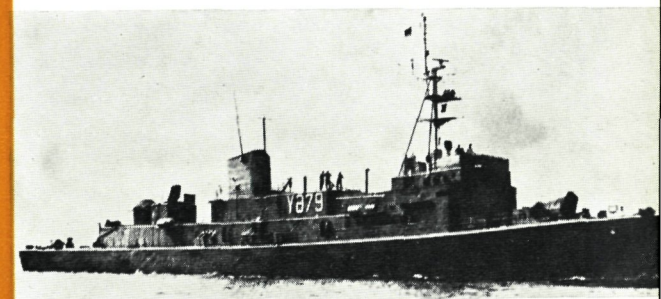
Navire Ecole DEUTSCHLAND
Croiseur léger



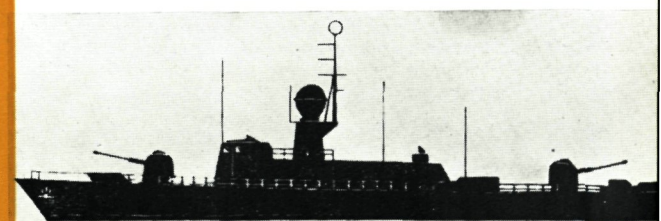
Dragueur Côtier
M 1072 GOTTINGEN



Corvette type PCE
HANS BURKNER



Schnellboot type 143
photo's Bundesmarine official



Mouilleurs de mines

2 du type LST (1.650 tonnes)

Navires de débarquement

4 du type LSM (750 tonnes)

22 du type LCU (200 tonnes)

Navires ateliers

2 du type LST (1.625 tonnes)

2 ex-dragueurs du type „Isles ” (480 tonnes)

Navire dépôt

1 „Oste ” (570 tonnes)

Ravitailleurs

2 de la classe „Sachsenwald ” (3.000 tonnes)

2 de la classe „Westerwald ” (3.450 tonnes)

8 de la classe „Lüneburg ” (3.250 tonnes)

2 de la classe „Angeln ” (2.100 tonnes)

2 de la classe „Siegerland ” (290 tonnes)

1 „Schwarzwald ” (1.100 tonnes)

1 „Sauerland ” (1.300 tonnes)

Navires expérimentaux

4 ex-dragueurs BYMS (270 tonnes)

Navires de Recherche et de Sauvetage

4 du type „KW ” (45 tonnes)

3 du type „FL ” (70 tonnes)

Pétroliers

4 de la classe „Walchensee ” (1.900 tonnes)

1 „Eifel ” (2.300 tonnes)

1 „Harz ” (1.300 tonnes)

1 „Frankenland ” (16.300 tonnes)

1 „Jeverland ” (14.900 tonnes)

2 de la classe „Bodensee ” (1.200 tonnes)

2 de la classe „Emsland ” (6.200 tonnes)

1 „Borkum ” (450 tonnes)

1 „Eutin ” (410 tonnes)

6 du type „FW ” (350 tonnes)

Brise-Glaces/Remorqueurs

2 de la classe „Eisbär ” (560 tonnes)

Remorqueurs

6 de la classe „Wangerooge ” (850 tonnes)

2 de la classe „Fehmarn ” (1.310 tonnes)

4 de la classe „Sylt ” (260 tonnes)

Remorqueurs portuaires

10 dont 9 de la classe „Blauort ”

J. DE RIDDER



MARINE NATIONALE

De noordoostelijke doorgang

Deze doorgang strekt zich uit over 10.000 kilometer van de Barentssee tot de straat van Behring, en wordt begrensd door de poolcirkel en de „merzlota“. De bewoners van dit onmetelijke, met eeuwig ijs bedekte land in het Noorden van Siberië, zijn even onderontwikkeld als de zwarten uit het hartje van Afrika.

De noordoostelijke doorgang werd voor het eerst in 1940, toen Rusland en Duitsland nog bondgenoten waren, met een militair doel gebruikt door de Duitse hulpkruiser „Comet“. Hij bereikte vanuit Noorwegen de Stille Oceaan en kelderde er de geallieerde koopvaardischepen. Later, d.w.z. na het omkeren van de allianties, werd de doorgang geregeld gebruikt door de convoïen naar Moermansk.

Sedertdien hebben de Russen een enorme, maar weinig gekende inspanning gedaan om de steenkolen, petroleum, zeldzame metalen, het goud en de diamanten van Siberië te ontginnen. In strijd met de Sovjet-Russische leer werd zelfs een „Algemeen Orgaan voor de Noord-Oostelijke Doorgang (A.O.N.O.D.)“ opgericht. Dat orgaan, een soort „Oostindische compagnie“, geniet een bepaalde autonomie. De ontgonnen grondstoffen worden via de grote, meestal bevroren stromen naar zee vervoerd. De A.O.N.D. heeft daarom bij de mondingen van de stromen speciale havens opgericht; b.v. Sleshard aan de Ob, Doudinka aan de Ienissei en Tiksi aan de Lena. Overal werden kolonisten geplaatst bij parken voor de burgerluchtvaart en bij de meteorologische stations. Bovendien werden scheepvaartroutes uitgestippeld voor vaartuigen met een ijsbrekerstev, die in convoïen worden voorafgegaan door machtige ijsbrekers zoals de „Lenin“. Tijdens de 4 maanden van het jaar dat de doorgang toegankelijk is, doen 250 vaartuigen iedere zomer een retourreis. De Russen koesteren zelfs plannen om de doorgang heel het jaar door te gebruiken met onderzeeboten die onder het pakij zouden doorvaren.

Waar eindigt het Kanaal ?

Wat zoudt gij antwoorden op deze vraag ?

De Franse aardrijkskundige Elisée Reclus stelde de grens op de Bretoense kust nabij de rotsen van Portsall. Volgens hem begint de Atlantische Oceaan daar waar de kust naar het zuiden ombuigt.

Maar Reclus was geen hydrograaf en evenmin een zeeman. Soms wil men de grens van het Kanaal naar het zuiden verplaatsen tot het eiland Sein. Wat is dan de juiste oplossing, en moeten we rekening houden met de stromingen, de temperatuur en het zoutgehalte van het water, of met de onderzeese fauna en flora ?

Het „vastelands-plateau” en haar helling verandert volledig nabij het eiland Sein, terwijl men benoorden het eiland andere vissoorten vangt dan ten zuiden van deze rotsen. Hier begint de invloed van de Oceaan en vermoedelijk moet hier dan ook de grens van het Kanaal getrokken worden.

Vrij vertaald naar een originele tekst van La Berthaudière.

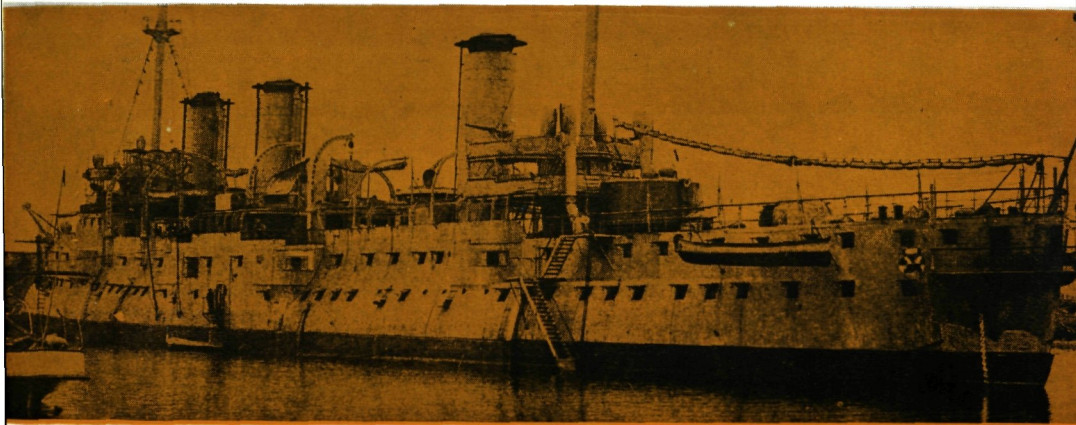
Een „d'Entrecasteaux”

In juli laatstleden werden te Brest de eerste geprefabriceerde elementen van een nieuw oceanografisch onderzoeksschip samengebracht. Het vaartuig wordt genoemd naar de zeevaarder Antoine Bruni d'Entrecasteaux, die in 1793 de dood vond tijdens een reis naar de „Nouvelles-Hébrides” om er Jean-François de la Pérouse te zoeken.

De nieuwe „d'Entrecasteaux” (2.200 ton, lengte 89 m., breedte 13 m., vaart 15 knopen) wordt in 1971 in dienst genomen.

De naam „d'Entrecasteaux” is ons niet onbekend. De onze werd in 1892 gebouwd. In mei 1923 kwam de kruiser, gesleept door de „Faisan” en de „Mastodonte”, in Zeebrugge aan. Volgens het verdrag van Washington mochten toen geen bruikbare oorlogsschepen verkocht worden. Onze „d'Entrecasteaux” had dus geen schroeven en geen kanonnen meer aan boord toen we hem in leen kregen van de Marine Nationale. In februari 1927 werd de kruiser teruggegeven en later overgemaakt aan de Poolse marine. In 1939 brandde het vaartuig uit.

De „ENTRECASTEAUX” te Zeebrugge in 1923.



Proeven met een gasmengsel waterstof-zuurstof

De groep voor onderzeese proeven en navorsingen van de Marine Nationale (G.E.R.S. = Groupe d'Etudes et de Recherches Sous-marines) heeft te Marseille een reeks proefnemingen beëindigd waarbij dieren in een atmosfeer van waterstof en zuurstof werden geplaatst.

Waterstof wordt al lang voorgesteld om het helium te vervangen als verdunmiddel van zuurstof in de gasmengsels voor het duiken op grote diepten. Het gevaar bij de behandeling van het mengsel waterstof-zuurstof wordt vergoed door zijn geringe dichtheid. De Zweed Zetterstrom realiseerde hiermee in 1948 enkele korte behandelingen tot op —160 m. diepte en onlangs verwezenlijkte Brauer enkele kortstondige proefnemingen met dit gas op dieren.

Deze kortstondige proeven bewijzen niet dat waterstof biologische inert is. Vijf konijnen werden daarom gedurende 24 uur geplaatst in een atmosfeer van waterstof-zuurstof, onder een druk van 29 bar, die overeenstemt met een diepte van 280 m. De vijf konijntjes zijn gestorven.

Schijnbaar is een gasmengsel waterstof-zuurstof dus ongeschikt voor het duiken tot verzadiging. Het gebruik van zulke mengsels is daarom nog niet uitgesloten voor kortstondige duiken, maar toch is de grootste voorzichtigheid geboden wanneer waterstof gebruikt wordt op grote diepten en gedurende perioden van meer dan een uur.

Ontleend aan „Bulletin d'information de la Marine Nationale”, Nummer 24.

Un succès français

Le 26 juin a eu lieu à la Base Aéronavale (B.A.N.) de Nîmes-Garons, la cérémonie officielle de remise des premiers avions „Bréguet-Atlantic” à la Marine Néerlandaise. La Marine Néerlandaise a en effet passé commande de 9 appareils de ce type pour remplacer ses „Neptunus” (appareils équipés pour la lutte anti-sous-marine, et dotés d'un système de détection électromagnétique dans la très longue queue de l'avion). Rappelons que la Marine Allemande possède déjà 20 „Bréguet-Atlantic” et que les forces armées italiennes en ont commandé 18.

„Bulletin d'information de la Marine Nationale”, numéro 25.

La gendarmerie maritime

L'uniforme du gendarme maritime, celui de tous les cadres de la Marine, ne se distingue que par un insigne : une ancre de marine surchargée de la grenade des troupes d'élite. Cette broderie dorée est portée sur le bras gauche par les officiers, sur les revers du col par les sous-officiers. En service par contre, nul ne peut s'y tromper puisque le ceinturon soutenant l'étui du pistolet est fermé par une boucle voyante qui proclame en toutes lettres leur appartenance, et que s'ajoutent, lors des cérémonies, buffleteries, guêtres et aiguillettes blanches.

Historisch overzicht

De oorsprong van de „Gendarmerie Maritime” - erfgename van de marine-provoosten (*) en de boogschutters uit de tijd van de galeien - reikt veel verder dan die van de „Gendarmerie Nationale”. De eerste gekende marine-provoost was Sieur Jean Montaigne, die de orde handhaafde bij het begin van de honderdjarige oorlog.

De organisatie van de gendarmerie dateert van 1648, toen een koninklijk besluit de taak van de provoosten als volgt vastlegde : „Zij zullen langsheen de kusten, stranden en havens van ons land rijden en er de dieven en piraten opruimen, de deserteurs van de marine vervolgen en hen een proces aandoen... zij mogen geweld gebruiken ter uitvoering van de besluiten en taken die hen door de marine worden opgelegd.”

De organisatie werd verbeterd in 1704 met de investituur van een provoost in de acht grote havens van het koninkrijk : Duinkerken, Le Havre, Brest, Port-Louis, Bayonne, Marseille en Toulon.

De „Gendarmerie Maritime” werd daarna verschillende malen opgeslorpt door de Gendarmerie Nationale”, nl. van 1791 tot 1832, van 1926 tot 1935 en van 1947 tot 1952, maar telkens keerde de „Gendarmerie Maritime” terug naar de Marine. Zij ontwikkelde zich trouwens samen met de Marine.

Toen de koopvaardij zich losmaakte van de Marine, werd het aantal gendarmen dat ter beschikking stond van de politie voor zeelieden, sterk verminderd. In 1917 werd de gendarmerie als een apart legerkorps beschouwd, en verdeeld over alle maritieme sectoren. In 1946 tenslotte, heeft de „Gendarmerie Maritime” de vroegere bewakers van de arsenalen in haar rangen opgenomen.

(*) provoost = officier belast met de handhaving van orde en tucht.
= onderofficier, belast met het toezicht in het binnenschip.

Les missions de la Gendarmerie Maritime

Aux termes du décret de 31 décembre 1952, „elle est spécialement chargée de la sûreté et de la police des ports, arsenaux, bases d'aéronautique, établissements de la Marine, et, d'une façon générale, de la police de tous lieux et établissements dont la sûreté est confiée à la Marine Nationale”. „Elle peut concourir à l'exécution des lois et règlements concernant les Affaires Maritimes, la police de la navigation, des pêches et du domaine maritime”.

Dans les faits, elle est la police de quelque 200.000 personnes tant civiles que militaires, marins de l'Etat, du commerce ou des pêches, ouvriers des arsenaux, officiers et fonctionnaires, personnel des entreprises privées travaillant pour le compte de la Marine, population à laquelle viennent s'ajouter en saison estivale, quelque 200.000 plaisanciers et baigneurs dont elle assure la sécurité à bord des vedettes de sauvetage, conjointement avec la Gendarmerie Nationale.

Les arsenaux sont devenus de vastes complexes industriels d'une population fluctuante de dix à vingt mille personnes, et chaque embauchée, chaque débauchée draine ou déverse vers la ville un flot de piétons, de cyclistes, de voitures et de cars. Matin et soir, les gendarmes mettent en place des agents régulateurs, panneaux mobiles, sens interdits, circuits obligatoires, pendant que des équipes procèdent à des contrôles par sondages, pour éviter qu'on ne pille les biens de l'Etat ou qu'on n'en viole les secrets.

Ce sont aussi les huissiers de la Marine. Ils constatent les accidents de la circulation, effectuent des enquêtes administratives et prêtent leur concours à l'Inspecteur du travail, pour faire respecter les règles de sécurité du travail. Si l'escorte et la garde des fonds est une affaire de pure routine, l'escorte

d'un convoi exceptionnel entre Toulon et Brest, constitue une opération de grande envergure.

L'essentiel du travail de la Gendarmerie Maritime dans les grands ports, comme dans les bases aéronavales reste la garde de ces établissements ainsi que la police judiciaire.

Les officiers de la police judiciaire de la gendarmerie instrumentent au profit des commissaires du Gouvernement quand il s'agit de militaires relevant du Tribunal des Forces armées, et du Procureur de la République quand il s'agit de délits de droit commun. La nature des infractions va de l'assassinat prémédité à l'avortement et au détournement de mineurs.

De gendarmes voor maritieme zaken

Thans staan zevenenvijftig gendarmes ter beschikking van de beheerders voor maritieme zaken om hen te helpen bij de uitvoering van de reglementen voor de zeelieden, de visserij en de zeevaart. Die gendarmes „rijden nog langsheen de kusten en stranden...”, maar dan met een dienstwagentje. De „gendarme maritime” is de verbindingsman tussen de staatsmarine, de koopvaardij, de vissers en de „gendarmerie nationale”.

Van begin juni, staan een veertigtal bemanningen, met snelbootjes, duikers, werktuigkundigen en redders, gedurende drie maanden klaar om onvoorzichtige verlofgangers te helpen.

A chacun son métier

Les gendarmes maritimes ont à s'occuper parfois d'infractions qui n'ont pas d'équivalent sur terre. C'est ainsi qu'il, naguère, les gendarmes de Rochefort ont eu à instrumenter dans une affaire de baraterie : on soupçonnait fort le capitaine d'un petit chalutier d'avoir coulé volontairement son navire, non loin des côtes, afin d'empocher l'indemnité de l'assurance. Le corps du délit reposait par quelques vingt mètres de fond, et c'est ainsi que deux gendarmes, revêtus d'un scaphandre autonome, ont procédé au relevé de l'état des lieux et aux constatations.

Cette nécessaire spécialisation du personnel a incité la Marine à ne confier les emplois de gendarme maritime qu'à d'anciens marins. Le même souci de spécialisation a présidé au choix de l'encadrement du personnel de la Gendarmerie Maritime : ses officiers sont issus de la Marine Nationale. Certains d'entre eux avant leur admission étaient Officiers de Marine.

Quelques chiffres

Forte de 915 officiers, gradés et gendarmes, la Gendarmerie Maritime constate, bon an mal an, entre trente et quarante crimes, entre 1.500 et 1.600 délits et près de 17.000 contraventions. Elle effectue 12 à 13.000 enquêtes diverses au profit des autorités militaires, judiciaires et administratives. Elle récupère chaque année pour 20.000 NF de matériel que des indélicats essayent de sortir en fraude des établissements de la Marine. Enfin des gendarmes constatent un nombre important d'accidents de la circulation, des accidents du travail, des accidents d'aviation et des accidents de mer.

Fond d'un article retenu des „Cols Bleus”.

L. DANEELS



répertoire biographique

f

Philippe Comte de Flandre
(B et M)
(voir A. d'Alsace)

Fils de Thierry d'Alsace, vainquit en 1167 Florent III, Comte de Hollande ; était à la tête d'une flotte de 700 navires, commandés par Godefroid de Louvain et Mathieu de Boulogne. Obtint à la suite de cette victoire la reconnaissance de la souveraineté de la Flandre sur la Zélande et le partage de la souveraineté sur les îles entre l'Escaut oriental et l'Edenree.

Antoine le Flamand
(B et M)

Navigateur d'Anvers, embarqué sur le „Santiago”, accomplit avec Magellan le premier tour du monde (1518).

Jean le Flamand
(B et M)

Embarqué sur le „Santiago” compagnon d'Antoine, de Pierre et de Roland de Bruges et de Pierre de Bruxelles. Meurt au cours de ce même périple aux îles Mariannes.

Gemma Frisius

Professeur à l'université de Louvain, inventa en 1530 la méthode de détermination de la longitude par l'angle horaire. Il est l'oncle d'Arsenius qui dirigea à Louvain les ateliers de fabrication d'instruments astronomiques.

Jacques de Flandre

Capitaine de vaisseau de la flotte des Gueux, se distingue, en 1569, sous les ordres de l'Amiral de Bergues.

Guislain de Fiennes
seigneur de Lumbres

Amiral de la flotte des Gueux. Succède vers 1572 à l'Amiral Adrien de Berghe, réorganise la flotte des Gueux, y instaure une très sévère discipline et prend pour base principale d'opérations le port de la Rochelle. En 1571, il s'était emparé de 4 vaisseaux de Hambourg et avait fait étrangler le chef d'escadrille, en représailles de l'exécution du capitaine Jean Broeck (voir Broeck).

Renier Franssen

Capitaine de vaisseau de la Marine Royale. Commande le „St-François”.

Charles Fenix
AR am 46 1605

Capitaine de la Flotte royale, commande en 1605 le St.-Carlo, à la tête d'une flottille de 6 frégates : Les „St.-Thomas“, „St.-Georges“, „Ste-Maria“, „Ste-Elisabetha“, „Ste-Margrita“.

Jesse de Forest
seigneur de Forest
(VdM)

Navigateur, calviniste, né à Avesnes (Hainaut), réfugié à Leyden. Fonde en 1623 New York, qu'il appela „Neuf-Avesnes“. Tente de créer un établissement sur le fleuve Oyapock, aux confins du Brésil et de la Guyanne et y meurt en 1623. Ses deux fils Izaak et Henri s'installèrent à New-York, en 1637 ; leurs descendants y résident toujours.

Jacob Fernandes
Nept. 5/56

Capitaine corsaire vers 1650.

Prosper Fabiani
AR am 656

Capitaine corsaire 1693.

Flanderlinck
(BWI)

Capitaine corsaire d'Ostende. En 1712, fit la course avec Phil. Demoor (il s'agit peut-être d'André Flandrin ? voir ci-après).

André Flandrin
aussi Flandring
(BWI)
(AR papiers Wauters et
Castillon liasse 47)

Capitaine corsaire d'Ostende jusqu'au traité d'Utrecht (1713). Passe au long-cours. Est chargé en 1729 d'aller enquêter au Coromandel sur la rentabilité d'un établissement commercial installé par le capitaine Goly de la Merveille, non loin de Pondichery. Commande la ville d'Ostende. Repart pour les Indes comme commandant du „Marquis de Prié“ (1725) et meurt le 6 juin 1726, soit dix jours avant l'arrivée du bateau à Ostende. Est enterré à Ostende.

*Die Sexta Junij Obijt, omnibus Ecclesie Sacramentis,
promissus Andreas Flandrin Dux hujus Navis,
etatis sue 50. annorum maritatus. et sepellitus est in
templ'o s. Andree*

Acte de décès de Andreas Flandrin. Cfr. „Status animarum Imperialis & Regiae Intitulatae Marchio de Prié. Register Mortuorum“.
Archives de l'Evêché à Bruges. Serie F, Paroisses, farde 244.

Jacques André Flandrin
(BWI)

Capitaine et fils d'André. Termine sa carrière comme capitaine, au service de la Cie Suédoise des Indes.

G

Comte de Gistel

Nommé „Préfet de la mer” en 1009 par Baudouin le Barbu, comte de Flandre. Sa charge est d'empêcher, à l'aide des navires dont il dispose, les incursions des pirates sur les côtes de Flandre.

Guillaume Gherbertzone (BWI)

Capitaine corsaire d'Anvers (au milieu du XVe siècle). S'empare, en vue d'Ostende, d'un convoi de navires bretons.

Jan de Groesere (BWI)

Vice-Amiral. Commande, en 1550, l'escadre de 16 navires, basée à Vere, qui était chargée de la protection de la navigation des bouches de l'Escaut.

Jean Gillot (BWI)

Capitaine de vaisseau sous Charles Quint. Commande en 1552 l'„Aigle” puis le „Samson”.

Roland de Ghistelle (BWI)

Capitaine de vaisseau. En 1553, en vue de Lisbonne, s'empare du bâtiment français „la Jeannette” tandis qu'il escortait une flotte de commerce vers l'Espagne: l'escadre était sous les ordres de l'Amiral Adolphe de Bourgogne et des vice-amiraux G. de Meckeren et A. de Leu.

Corneille Gheerts (BWI)

Capitaine de vaisseau, commande sous Philippe II le St.-Pierre” (± 1597).

Jacques Ghileynssen

Capitaine de vaisseau, commande, sous Philippe II, la galiote „St.-Ursule” (1597).

de Glymes

Vice-Amiral, commande l'escadre royale stationnée à Bergen op Zoom. Il perd la vie au combat du Lodijkse Gat devant Reimerswael où la flotte royale est attaquée par l'Amiral de Boissot et ses Gueux.

Philippe, Seigneur de Guernonval

Capitaine corsaire de Duinkerke (1599).

Joseph de Ghezelle

Capitaine de la Cie d'Ostende. Né à Essenede près d'Eekloo.

Commande le „Charles” en 1714, le „Prince Eugène” en 1717, le „Concordia” en 1719 (ex man-o-war anglais de 40 C) l'„Impératrice des Indes” en 1724.

Excellent marin, il contribua largement par ses connaissances nautiques et son sens commercial, à l'extension de nos affaires en Extrême-Orient. Marin au grand cœur, caractère généreux, épris d'aventures, il est aussi connu pour ses exploits: Encore adolescent, il sauve, au péril de sa vie, plusieurs personnes en danger, lors d'un naufrage sur nos côtes. Il libère un de ses matelots, incarcéré aux Indes, en versant, pour payer l'amande, tout son or et sa cassette de bijoux. Devant une épidémie de paludisme qui décimait la population d'un petit port du Malabar, Gheselle fait distribuer toute sa provision de quinquina. Il délivre seul, à coups de bâton, une femme

indigène maltraitée par une dizaine de brutes. Il assure de ses deniers le sort de la famille d'un de ses hommes mort en mer. Il défend, le pistolet à la main, le pavillon que les Hollandais voulaient de force lui faire amener. En 1724, commandant l'„Impératrice des Indes" il est attaqué à l'entrée de la Manche par deux navires pirates algériens ; il fut capturé et emprisonné 3 ans à Alger (les marins de l'équipage furent vendus comme esclaves et ne purent être rachetés que 11 ans plus tard). Le Capitaine de Ghezelle fut nommé par l'Empereur d'Autriche Charles VI, Major-Commandant de la flotille impériale du Danube. Il décéda, semble-t-il, à Vienne. Il est l'ancêtre du poète Guido Gezelle.

Sources :

AR section des manuscrits de la Bibl. Royale „Reyse naer Oost Indien gedaen en beschreven door P. F. Servatius Varrée, minderbroeder recollet van de provincie St.-Joseph in 't Graefschap van Vlaender, als Cappelaen van 't Keijzerlyk oorlogschip naemst Concordia".

Jacques Gerrebrants
aussi Gerrebrans
(BWI) (Pasquini)

Capitaine de vaisseau. Né à Ostende en 1659, épouse Adrienne van Maestricht, fille du capitaine Ph. van Maestricht et d'Adrienne de Moor. Il commande, en 1689, le navire de commerce „Jésus-Marie-Joseph" ; de 1696 à 1698, le navire de guerre „ND. de Montaigu" et en 1700, „la Pucelle de Gand".

Avec le capitaine M. Mansvelt, il capture, en 1704, un convoi de 10 navires marchands français escorté de 5 navires de guerre. Commande, en 1712, le „Marquis de Bedmar" et en 1715, un navire de guerre chargé de l'escorte de convois.

Guarragan
(Pasquini)

Capitaine flamand, un des premiers à partir d'Ostende pour commercer aux Grandes Indes (1715).

Thomas Gournay
(BWI)
AR am 655 Logbook

Capitaine corsaire puis marchand. Né à Ostende en 1659. Commande, en 1692, l'„Inghelbwaerder", en 1703, le „St.-François" puis la „Reine d'Espagne". En 1721, il commande au long cours le „St.-Joseph (400 T. 25 C.) et appareille d'Ostende le 13.2.1721, de conserve avec la „Maison d'Autriche" (400 T. 24 C.) et la „Flandre" (370 T. 24 C.) à destination des Indes. Il passe à la Cie d'Ostende pour le compte de laquelle il commande en 1724 le „Postillon", brigantin d'escorte et de surveillance de la Cie, chargé de faire éviter aux vaisseaux la rencontre avec les pirates d'Alger.

En 1731, lors de la visite du Duc de Lorraine à Ostende, il est chargé de simuler un combat naval contre les Turcs. Décédé à Ostende le 13 janvier 1733.

h

Jean de Hornes
seigneur de Hondschote
aussi van Hoorne

Amiral de la Flotte de Bourgogne et Garde des Oostduinners de Flandre (1436).

Josse van Herten
seigneur de Moerkerke
aussi de Hurtere
(B et M)

Guillaume van der Haegen
ou da Silva
(B et M)

de Hornes
Philippe de Montmorenney
comte de

Adolphe van Haemstede
(BWI)

Arnould van Hamstede
(BWI)

Hembise de Gand
(BWI)

Veronne Hollants
(BWI)

Michel van Haguenant
(BWI)

Corneille Huggens
(BWI)

Antoine Huybrechts
(BWI)

Thomas Hall
(BWI)

Bloque avec sa flotte le port de Calais, ce qui provoque la colère des Anglais qui, en guise de représailles, pillent et brûlent les villages de la Flandre Occidentale jusqu'à Wervik et Poperingue et opèrent une descente sur le Zwin. L'amiral fut assassiné aux environs d'Ostende par la population, pour n'avoir pas été capable d'assurer la sécurité de la côte.

Capitaine. Fils du bailli de Wynendaele, seigneur de Haegenbroeck. Suit la carrière des armes au service du duc de Bourgogne, jusqu'à son départ pour les Açores en 1466. Fonde la ville de Horta (Huerta) à Fayal des Açores (nouvelle Flandre) et y est nommé capitaine-donataire à la tête de 2.000 colons belges. Colonise en 1482, l'île de Pico. Il décéda en 1495 et son fils lui succéda à la tête de la colonie.

Capitaine brugeois (liégeois ?). Colonisa les îles de St-George et Terceira aux Açores.

Amiral de Flandre, chevalier de la Toison d'or. Participe en 1558 à l'attaque du port de Brest : à la tête d'une flotte de 120 navires anglais et bourguignons, il débarqua 9.000 hommes au Conquet.

Exécuté le 3 juin 1568 à Bruxelles. Cette exécution fut le point de départ de l'épopée des Gueux de mer, de la guerre au duc d'Albe et à l'Inquisition.

Vice Amiral sous Philippe II. Commande en 1570 le „St-Adrien” et en 1570, l'escadre royale assemblée à Zierickzee pour combattre les Gueux. Fut défait par l'Amiral L. de Boissot au combat de Oordam, en 1574, où il perdit 9 vaisseaux et fut fait prisonnier.

Capitaine de vaisseau sous Philippe II. Commande „La Vache”.

Capitaine de la flotte des Gueux.

Capitaine de vaisseau. Commande en 1570 le „St-Antonio”.

Capitaine de vaisseau sous Philippe II.

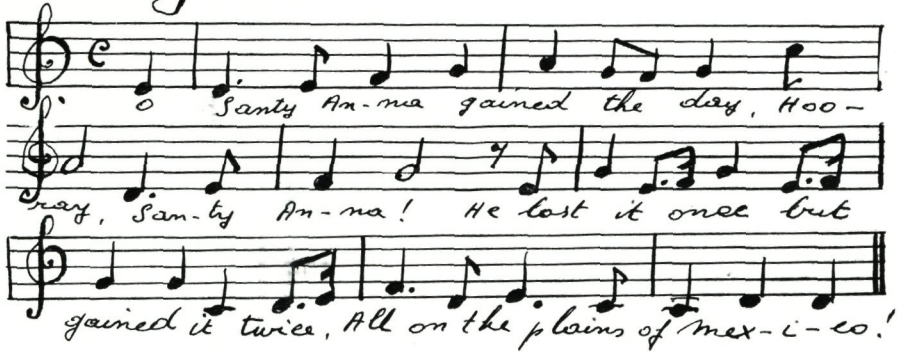
Capitaine de vaisseau sous Philippe II.

Capitaine de vaisseau sous Philippe II. Commande le „Christophe”.

Capitaine à la Cie d'Ostende. Commande en 1721 la „Maison d'Autriche” (400 T. 24 C.).

à suivre. J.C.L.

Santy Anna



And Gen'ral Taylor ran away
He ran away at Monterey.

Oh, Santy Anna fought for fame,
And there's where Santy gained his name.

Oh, Santy Anna fought for gold
And the deeds he done have oft been told.

And Santy Anna fought for gold
But he gained his way in the terrible strife.

Sainte Anne

Le Sainte Anne s'est battu pour la
gloire et pour l'or et s'est fait une
renommée.

Heilige Anna

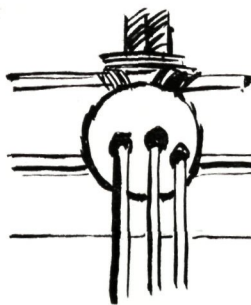
De Heilige Anna heeft gestreden voor
faam en voor goud en heeft zich
een naam verworven.



Adieu, Cher Camarade



1. Adieu, cher camarade. Adieu faut nous quitter!
Faut quitter la bamboche, à bord il faut rentrer
En arrivant à bord, en montant la coupée
A l'officier de quart, il faudra se présenter,
Faudra se présenter!
2. Coup de sifflet du Maître: "Portes d'Appareillage"
Autour du cabestan se range l'équipage.
Un jeune quartier-maître, la garcelle à la main
Aux ordres d'un premier-maître nous astique les reins
Nous astique les reins! [reins]
3. Jours de Fête et dimanches, il nous faut travailler
Comme les bêtes de somme qui sont chez nos fermiers
Pour rations des gourganes, des biscuits pleins de ver
Le quart de vin le jour, et la nuit les pieds aux fers
La nuit les pieds aux fers!





4. Et vous, jeunes fillettes, qui avez des amants.
Bourlinguant tout là-bas, à bord des bâtiments,
Soyez-leur z'y fidèles ! Gardez-leur z'y vos cœurs !
À ces marins, peuchère, qui ont tant de malheurs
Qui ont tant de malheurs !

5. Et si je me marie, et que j'aie des enfants,
Je leur canerai un membre avant qu'ils soient grands.
Je ferai mon possible pour leur gagner du pain
Le restant de ma vie, pour pas qu'ils soient marins
Pour pas qu'ils soient marins !



Vaarwel beste vriend

Vaarwel beste vriend, de tijd van afscheidnemen is gekomen.

Men zal zich aan de officier van wacht moeten aanbieden bij het betreden de valreep.

Fluitsignaal van de meester : meerposten.

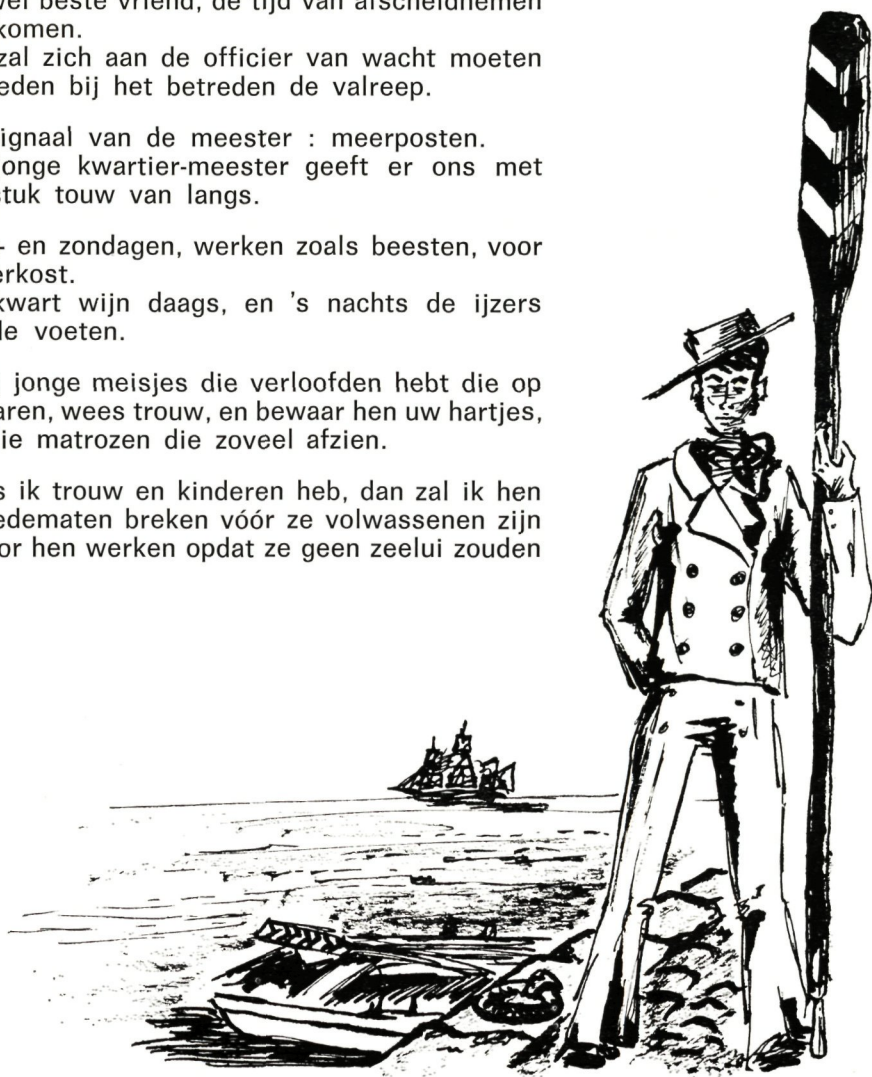
Een jonge kwartier-meester geeft er ons met een stuk touw van langs.

Feest- en zondagen, werken zoals beesten, voor hongerkost.

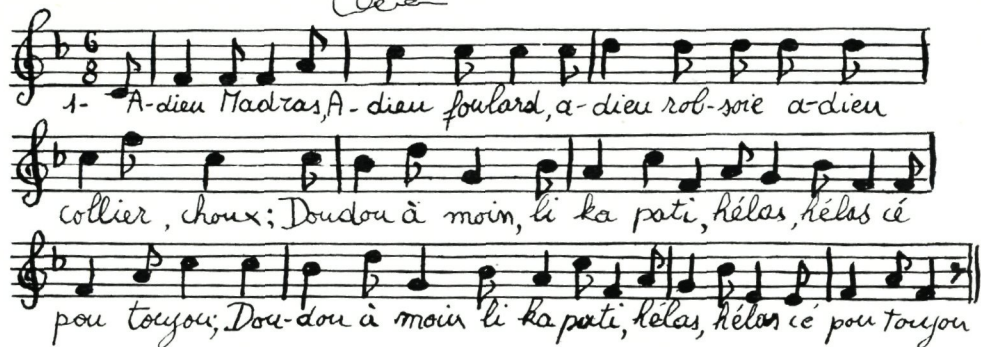
Een kwart wijn daags, en 's nachts de ijzers aan de voeten.

En gij jonge meisjes die verloofden hebt die op zee varen, wees trouw, en bewaar hen uw hartjes, aan die matrozen die zoveel afzien.

En als ik trouw en kinderen heb, dan zal ik hen hun ledematen breken vóór ze volwassenen zijn en voor hen werken opdat ze geen zeelui zouden zijn.



Adieu Madras



²
 Bonjour Monsieur le Gouverneur,
 J'airs vini, faire une pétition
 Pou mandé ou autorisation
 Afin laissé doudou moïn ici (bis)

³
 Non! Non! Non! déjà trop tard:
 Bâtiment a déjà sur la bouée;
 Non! Non! Non! déjà trop tard
 Dans un instant il va appareiller (bis)

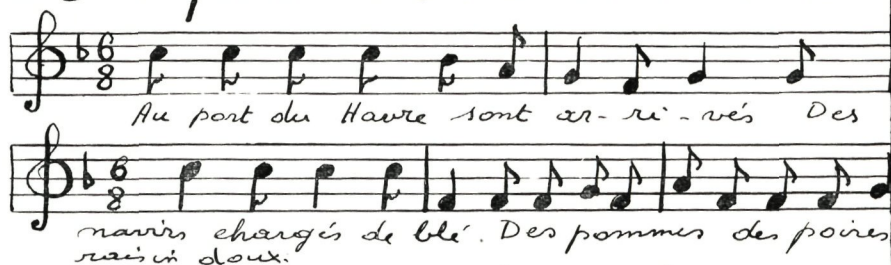
Adieu Madras, adieu foulards!
 Adieu grains d'or adieu colliers, choux!
 Doudou à moïn li ka pati
 Hélas, hélas! cé pou toujou! (bis)



Vaarwel Madras

Dag Heer Gouverneur ik komen U vragen toelating mijn "dondon" aan wal te laten. Neen, te laat ik zien het schip aanstalte maakt om uit te varen. Vaarwel Madras, "dondon" mijn voor immer vertrokken.

Au port du Havre sont



Trois dames s'en vont les marchander
Des pommes, des poires, de beaux navets
Gentil marin, combien ton blé.
Des pommes, des poires, des radis, des choux
Des figues, des fraises, du raisin doux.

Entrez mes dames vous le verrez.
Des pommes...
La plus jeune eut le pied léger
Des pommes...
Des figues...

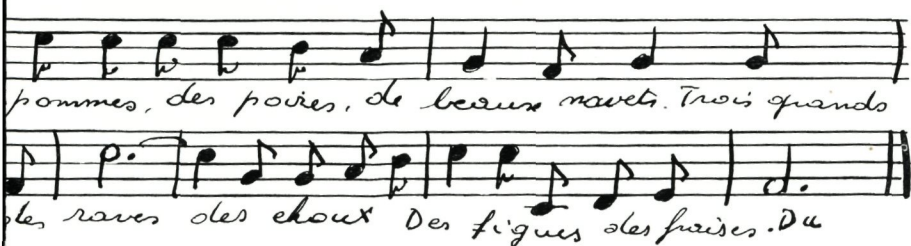
Dans le navire, la dame a sauté.
Des pommes...
Mais le navire a démarré
Des pommes...
Des figues...

Au large, au large il a tant viré.
Des pommes...
Que la Belle se mit à pleurer.
Des pommes...
Des figues...

La Belle qu'avez-vous à pleurer?
Des pommes...
Jamais la terre ne reverrai.
Des pommes...
Des figues...



arrivés



Epousez donc le beau marinier
Des pommes...
Et sur la terre j'vous ramènerai
Des pommes...
Des figues...

Aan de haven van Havre zijn aangekomen

Drie dames komen aan boord om appels,
peren en schone rapen te loven.

Beste zeeman, hoeveel uw appels,
peren en rapen ?

Kom binnen en U zult zien.

Pas aan boord, het schip voer uit.

In zee ging de dame aan het wenen.

Schone waarom weent ge ?

Trouw met de schone zeeman en ik zal
je terug aan wal brengen.



Reys naer Island



- 1 In 't jaer zeventien hondert
Gy moet niet zijn verwondert
Wy gaen al naer Nieupoort.
Om te slaen een akkoord.
Het is in de maend van maart,
Dat men 't klaer maecht tot den vaert
Als 't klaer maeken was gedaen.
Wilt verstaen
't zal wel gaen
Moet n wy naer de foye gaen.
- 2 Elk moet zijn lief geprelen.
Moet in de foye wesen,
Speelman al tot beslyt.
Speelt dat matlootjen uit
Daer wient al zo menig meyd
Deen nacht adieu geseyd.
als de foye was gedaen.
Wilt verstaen.
't zal wel gaen.
Moeten wij dan zeilen gaen.
- 3 Vooreerst moesten wij zeilen.
Dry hondert vestig mylen.
Igo passeeren wy 't vland.
Lustig, geestig, plaisant.
Ons eber's is 't kleingat deur
Wy loopen zonder getreur
Wy krygen Fayrelle in 't zicht

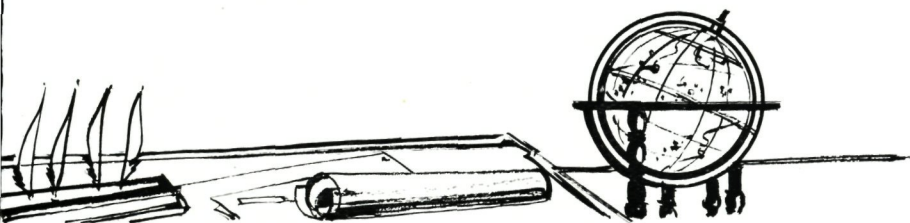




't is niet sligt
G'heele ligt.
Dat men 't eylandt Fulot zwigt.

- 4 D'Oceaanse zee wilt weten
Daer is geen grond te meten.
Wy zeylen dan weer voort.
En laeten Feroe aen stierboord
En zetten ons voers alsdan.
Regte naer de Westermans
Dan zeylen wy metten spoed
Met gemoed
Alroo zoet.
Tot men den berg Hecla groet.

- 5 Toen by de Vogelscharen
De koude is men geware
En weest toch niet bejaen
Tiet voor u de Tokel staen.
Wy vaeren wederom voort.
Naer den hoek van Bredfiort
Haelt op uw karegaidor.
Met een woord
Zoo't behoort
Haelt den visch maer binnenboord.



- 6 Matroorn schept couragie
Ja, met half equipagie.
Kruwer en stagsel in.
Dat gaet naer ons geurin.
Als de maencht Mey is verkehrind
Wachten wy den Westewint.
Wy vrischten met goeden moed.
Alroo roet.
En met spoed.
Tot wy krijgen den wind goed.
- 7 De bogt en geeft geen vrisch meer.
Het is voor ons een kretzeer.
Wy loopen van daer voort.
Tot den hoek van Durepiort.
De vischerie voortteeren
Is nu aen de west gedaen.
Wy zeilen van daer weer voort.
Met akkoord
So 't behoort
Tot wy komen tot Kaep Noord.
- 8 De maend July gepresen.
Die komt dan ingetreden.
Wy zeilen van daar voort:
Zeggende adieu Kaep Noord
Wy loopen Grun in 't Gemoeed.
En wy zeilen metter spoed.
Naer den Rooden Hoek geroelt
En toen nop.
De Blaauw' Bogt.
Heeft veel kabeljaauw gebroekt.
- 9 Ougstmaend komt aangedreven.
Elk wenscht zyn lief gepresen.
Wy loopen langs de Suid.
Alsdan is 't kollen uyt.
Als den vyftenden dag draeyt.
En den vynd van Noorden wreyt.
Elk denkt op zyn lief matres
't Dient al best.
Voor een les
Elk reyt: adieu, Langenes.



10 Zoo laet het nu maar lopen.
 En voor de winden stroopen.
 Het groot marszejl in top.
 Gehipper brengt de bottel op.
 Men roept stierman aan bakboord
 Ziet de haven van Nieuport.
 Dan loopen wy weder voort.
 Met een woord
 Zoo 't behoort
 Langs de kust van Duynkerk voort.



Voyage d'Islande.

Déjà en 1700 nous allions à Nieuport pour embarquer en mars.

Après les adieux aux filles, nous commençons le voyage de 360 miles marins.

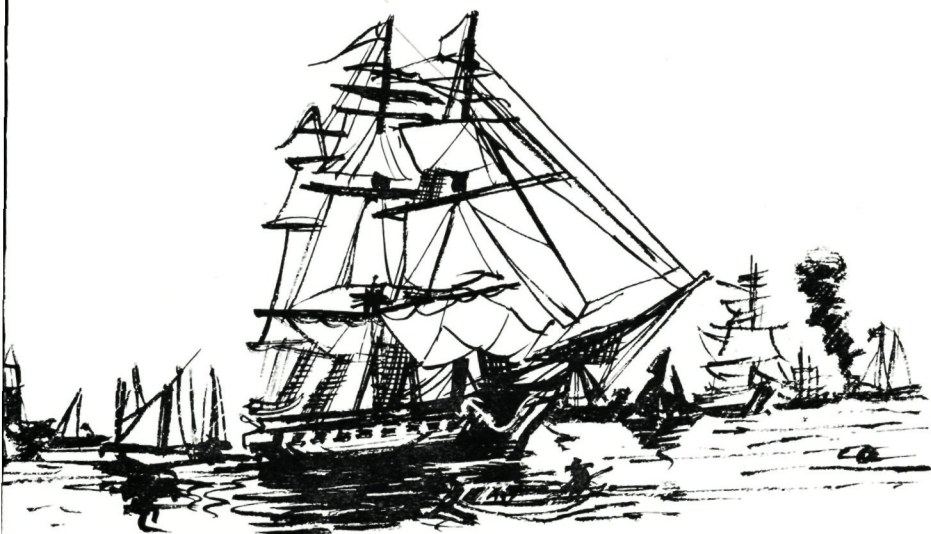
Après avoir passé les différents repaires, nous commençons les pêche.

Les mois de mai, juin, juillet et août y passèrent.

Arrivé à la mi-août, et que le vent nous vient du nord, chacun pense à sa fiancée.

Nous commençons le voyage du retour toutes voiles dehors.

Sortons la bouteille, Nieuport est à babord.



Il était une Frégate...



2. A son premier voyage, dondi'
Tout a fort bien marché, digue donda dondame...
(etc...)
3. A son deuxième voyage, dondi'
La frégate a touché, digue donda dondame...
(etc...)
4. A son troisième voyage, dondi'
La frégate a touché, digue donda dondame...
(etc...)
5. De tout son équipage, dondi'
Pas un ne fut sauvé,.....
6. Hormis un quartier-maître, dondi'
Qui n'savait pas nager,....
7. Sautant de roche en roche, dondi'
Il allait aborder,
8. A la dernière roche, dondi'
Le pied lui a manqué,...
9. Proué par la tempête, dondi'
Son corps fut retrouvé, etc.....



10. he pleurez pas, cousine, dondi'
Je l'ai vu enterrer, etc....

11. Par quatre mounses, dondi'
Et Monsieur le curi

Er was een fregat

Er was eens een fregat, de schone Zoé.

Haar eerste reis verliep heel goed.

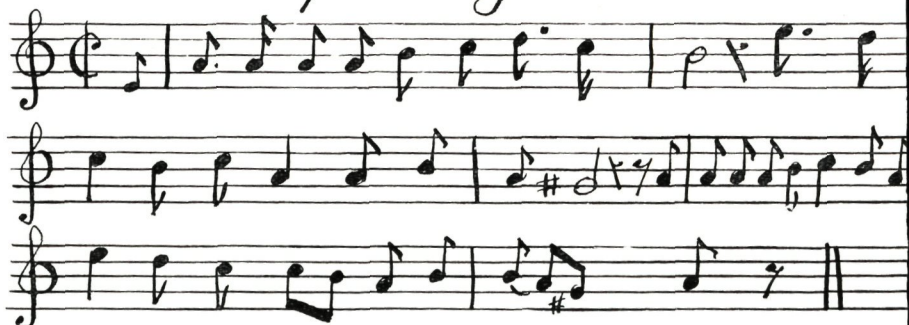
Op haar tweede en derde reis heeft ze grond geraakt

Niemand van de ganse bemanning ontkwam, buiten
de kwartier-meester die niet zwemmen kon.

Ik heb hem zien ter aarde dragen door vier matrozen
en Mijnheer Pastoor.



Het Afſcheyden



1. Het windetſje die uyt den oosten waeyt
Lief, en waeyt niet ten alle tyde
Als ik in myn zoete lief's aemyn lag.
Het was zo bedroeft om te ſcheyden
Liefſte wonder eenling zoet.
Het was zo bedroeft om te ſcheyden.
2. 's Nachts, het was ontkent midolternacht
Ik ging kloppen aen myn zoete lief's deure
Slaapt gy of waakt gy, myn overroete lief
Staet op en later my toch binnen.
Liefſte wonder eenling zoet.
My denkt dat ik hoore uw ſtemme.
3. k'En ſlape, noch k'en wake niet vast
hoek ik lig in geen zware droomen
Gy zoudt veel beter naar hys toe gaen.
Naer hys al om te gaan ſlapen
Liefſte wonder eenling zoet.
Want ik zal u niet binnen laten





4. Staat er een ander lief in 't hert van u
En wordt ik dan door u versteen?
Dat gy maar wiste wat ween het my doet.
Ik zou het zo dikwijls verweten.
Liefste wonder eenling zoet.
Ik heb menig tijd voor u verleen.

5. Jongman, schepter moed ende bloed.
't Is een matroos zeer jong van jaren.
Hy ligt te Rotterdam op de ree.
Naer staet moet hy gaen varen.
Liefste wonder eenling zoet
En zijn jong hertje die leeft in bewaren.

6. Die dit liedeke heeft gedicht
't Is een zeeman jong van jaren
En als de liefde van een komen moet
Het is zoo zwaar om te dragen.
Liefste wonder eenling zoet.
Ja, het is zoo zwaar om te dragen.



L'adieu

Le vent venant de l'est soufflait
Quand il fallut quitter ma fiancée.
Elle était attristée.

A minuit frappant à sa porte,
je lui demandais si elle dormait ou veillait.
Laisse-moi entrer pour que j'entende ta voix.

Je ne dors ni ne veille.
Tu ferais mieux de rentrer chez toi pour dormir.
Car je ne te laisserai pas rentrer.

Il y a-t-il quelqu'un d'autre dans ton cœur ?
Si tu savais comme tu me fais de la peine.

Jeune homme, sois courageux.
C'est un matelot très jeune qui est sur le point de prendre la mer.

Celui qui a fait ce chant est un jeune marin,
Pour qui l'amour fait tant de peine dès qu'il vient.





woorden uit de zeemanskist

j. dreesen

kolderstok

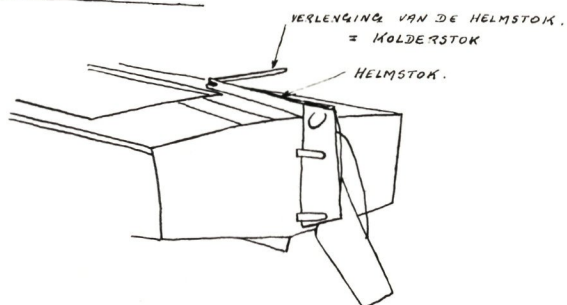
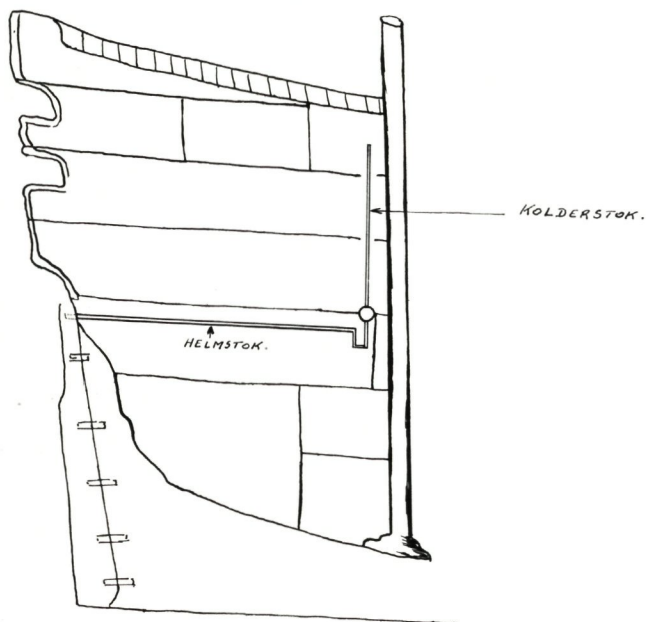
In aansluiting op het in een vorig nummer behandelde „roer” loont het wel de moeite het hier even over de KOLDERSTOK te hebben.

Slaan we er de „dikke” Van Dale op na dan vinden we bij dit woord de volgende verklaring: „Stok, die door een opening in het dek gaande dient om een onder het dek aangebrachte roerpen te bewegen”.

Voor ons, in de moderne tijd, zegt deze uitleg niet veel meer en we zijn dan ook verplicht even naar de middeleeuwen terug te keren.

Toen omstreeks de 12de eeuw het achterstevenroer in gebruik kwam was er voor de bediening hiervan weinig of geen moeite. De schepen waren klein, meestal zonder opbouw en het roer was zodanig geplaatst dat het door middel van een HELMSTOK van op dek gemakkelijk kon behandeld worden.

In de 15de en 16de eeuw ging men er toe over het achterschip te verhogen om er een beschutting voor de bemanning en verblijven in te richten. Hierdoor verdween de helmstok en zijn bedienaar, de roerganger, benedendecks. Deze laatste had geen zicht meer op het tuig en stuurde uitsluitend op het kompas en de aanwijzingen die hij van het bovendek kreeg (een toestand zoals die op de grotere oorlogsschepen van nu bestaat). Dit sturen zonder de zeilen te zien was een ernstige handicap.



Tegen het einde van de 16de eeuw vond men een oplossing voor het probleem onder de vorm van de KOLDERSTOK, een stang die loodrecht op de roerpen of helmstok verbonden was, en het mogelijk maakte het roer van een paar dekken hoger te bedienen. Om dit toe te laten werden een of meerdere dekken voorzien van KOLDERGATEN waarin de kolderstok kon heen en weer gaan. Hierdoor waren de roergangers van de grotere schepen dan ook weer in staat de zeilen gade te slaan, wat van groot belang was bij het opwerken. Een nadeel echter, de roerhoek was klein en bij grote koersveranderingen moest het schip met de zeilen worden geholpen.

In de 17de eeuw was op vele schepen de kolderstok door het achterdek heen gebracht, zodat de roerganger weer buiten stond, juist voor de ingang van de kampagne en achter de bezaansmast. Tussen hem en de bezaansmast bevond zich dan het kompas in zijn nachthuis. De kolderstok bleef in gebruik tot hij bij het begin van de 18de eeuw door het stuurwiel vervangen werd. Maar toch werden tot in het midden van die eeuw nog veel schepen ermee gestuurd.

Is sedertdien de kolderstok naar het rijk van de maritieme musea verwezen? In feite niet helemaal, want zelfs nu in onze moderne tijd gebruiken wij nog kolderstokken en dit meestal zonder zelf te weten dat het ding zo'n illustere voorganger heeft gehad.

Het is namelijk zo, dat we om een van die kleine sportieve zeiljachten te besturen een verlenging op de helmstok gebruiken die toelaat de boot vanuit eender welke houding en op afstand te bedienen. In werkelijkheid is dit niet meer dan een moderne vorm van onze middeleeuwse kolderstok. Het wordt dan ook tijd dit voorwerp zijn naam te geven, in plaats van het stevast als de „verlenging van de helmstok” te beschrijven.

Kolderstok en français „La Manuelle”

Cette sorte de rallonge verticale de la barre du gouvernail ne fut en usage que du début du XVII^e siècle jusque vers 1720 environ. Elle permettait aux navires qui avaient un château arrière à plusieurs pont de placer l'homme de barre de façon à avoir vue sur le pont et sur les voiles, tout en le gardant à l'abri des intempéries ; mais l'action que cette barre avait sur le gouvernail n'était que 5° de chaque bord, ce qui rendait les évolutions difficiles.

On pourrait, par analogie, appeler ainsi la barre articulée dont on munit les yachts et qui permet de barrer avec forte gîte ou en faisant du rappel, mais l'usage veut qu'on lui donne le nom anglais de „stick”.

Le de la Marine

LE „PIPE ”

(prononcez païpe), terme impropre employé par la US Navy et la Force Navale pour désigner l'ancêtre du sifflet à roulette en usage dans certaines Marines militaires.

La très docte Royal Navy nous assure que l'usage du sifflet de manœuvre remonte au temps des Croisades ; elle en aurait relevé l'existence certaine dès 1248.

Il est donc possible que Godefroid de Bouillon „pipait ” ; ce qui est certain, c'est que l'actuel sifflet de manœuvre nous arrive avec ses règles et ses appels de la grande époque de la marine à voile. Le sifflet de manœuvre était le seul moyen de communication dont disposaient le maître de manœuvre et le chef de bordée - (le boatswain et le quarter-master) pour se faire entendre des gabiers dans la mâture au pire de la tempête. Dès lors s'attache au port du sifflet un symbole d'autorité : celui de passer les ordres. Au début du XVIème siècle il était avec la chaîne d'argent le symbole de la charge de Lord Grand Amiral d'Angleterre. Aujourd'hui l'apanage du personnel de pont et de passerelle est à la portée de toutes les bourses. Le sifflet porte le nom démocratique de „Boatswain's Call ” ou Boatsman's pipe, enfin en traduction nationale bilingue le „pipe ”..., le „pipe ” dont hérite tout naturellement la Force Navale avec les „caps, oilskins, pilot-jacket, shackles ” et autres barbarismes ramenés dans les „kitbags ” de la Section Belge de la Royal Navy, et qu'elle s'empresse de „mettre dans l'inventaire du Coxson ” tout en distribuant le „lanyard ” (l'aiguillette blanche auquel s'accroche le sifflet aux matelots de carrière.

Depuis cette erreur logistique mémorable, le matelot cherche son „lanyard ”, le coxswain ses „pipes ” et le signaleur une nouvelle méthode pour siffler les honneurs en mer.

Bien que le temps des voiliers soit révolu (j'ai remarqué que le commandant du Zénobe Gramme faisait usage d'un ... sifflet à roulette !) le sifflet de manœuvre fait encore partie des moyens de communications de la Marine. Piper aujourd'hui signifie émettre des trilles, modulations roucoulements ou gargouillis à l'aide dudit sifflet et d'expliquer ensuite de vive-voix ce qu'on a voulu exprimer.

En fait, les ordres au sifflet ne requièrent - à une exception près - aucune explication verbale.

Tout marin doit en connaître les sonneries, tout homme de pont doit être à même de les émettre ; le sifflet restant le moyen le plus rapide de signaler un ordre ou d'attirer l'attention, principe bien connu de la police assurant

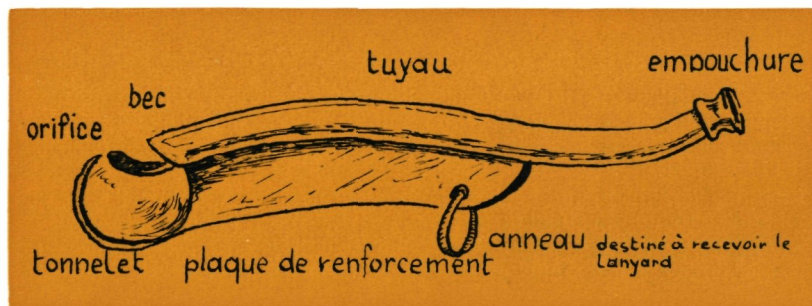
la circulation. Ceci explique peut-être la sifflo-phobie de nos commandants, bien qu'on cherche souvent à y voir une réminiscence de la superstitieuse pratique des „siffleurs de vent”.

Plusieurs méthodes de transcription musicale ont été étudiées pour initier l'autodidacte à cet instrument. Il reste certain que les leçons d'un expert sont nécessaires à la pratique de cet instrument.

L'instrument

Inconnu de la plupart des Académies de Musique, le sifflet de manœuvre ressemble à une pipe en métal.

Il comprend un tonnelet percé d'un orifice sur le haut et un tuyau incurvé pour s'adapter au creux de la main d'un boatsman moyen. Qu'il soit fourni par la Marine ou acheté dans le commerce, un seul modèle est reconnu. Il demande à être testé avant sa mise en service. Le plus souvent il suffira de limer soit le bec du tuyau, soit l'orifice du tonnelet, l'air soufflé devant à la sortie du tuyau couper exactement le bord de l'orifice. En pratique, un poil de brosse introduit dans le tuyau doit venir se couper sur le bord de l'orifice. Testé et prêt à être mis en service, l'instrument présenté à un vent moyen laisse entendre un doux sifflement.



Emploi de l'instrument

En principe être du sexe mâle, revêtu d'un uniforme de marine, être en service à bord d'un unité navigante, et se trouver dans les circonstances adéquates exposées plus loin.

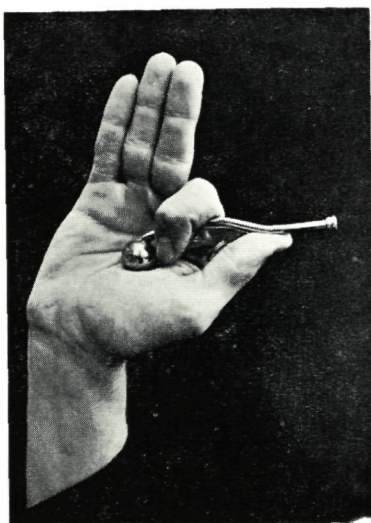
Ensuite saisir le tuyau entre le pouce et l'index et amener le tonnelet au creux de la main, refermer les quatre doigts de manière à enserrer le tonnelet dans la paume, le pouce s'appuyant sous le tuyau à hauteur de l'anneau. Porter l'embouchure aux lèvres et ... c'est là que la compétence se fait entendre...

Ainsi tenu à main fermée, sans écraser le tonnelet, le sifflet fait entendre un son net et aigu. Levant les trois doigts qui recouvrent le tonnelet, on émet un son net et grave.

Toutes les notes intermédiaires fantaisistes peuvent être obtenues mais sont exclues du service de la Marine Belge. La „US Navy” et la „Deutsche Bundes Marine” font appel à des connaissances musicales plus étendues et retiennent quatre notes différentes.



AIGU



GRAVE

En plus des deux notes ; grave et aiguë, on emploie trois tons :

le ton continu grave et aigu, obtenu en soufflant de façon continue et régulière: sa durée est généralement limitée mais peut se terminer par l'étranglement de l'instrumentiste.

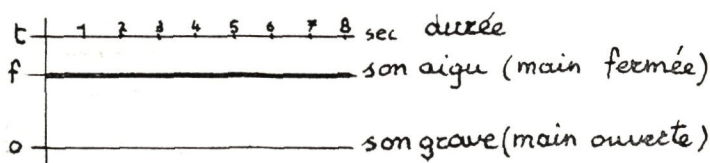
le ton modulé, imitation de canari, produit en souffle continu par l'alternance rapide d'une note grave puis aiguë.

le ton trillé, techniquement le plus difficile, s'obtient en grave ou en aigu en faisant vibrer la langue au passage du souffle.

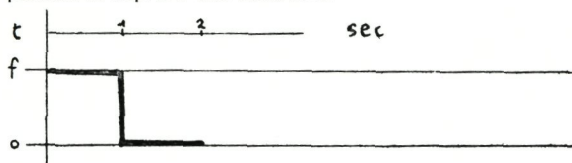
La musique

Nous n'employons plus, de nos jours, que sept appels au sifflet de manœuvre; les autres sont tombés en désuétude avec l'apparition des treuils et cabestans à vapeur.

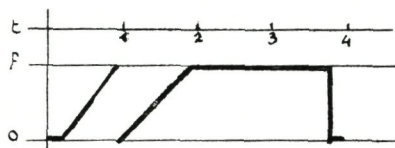
Le „silence” : appel aigu continu de 8 secondes. Fait cesser toute activité dans la zone où il est sifflé. Peut servir ainsi à marquer son respect au passage d'une autorité (ronde du Cdt, 1Lt etc...) ou à prévenir un accident en interrompant instantanément le travail. Il est l'équivalent du „prenez garde-à-vous” de l'armée. Est employé pour rendre les honneurs lors des couleurs et à la rencontre en mer de deux navires de guerre.



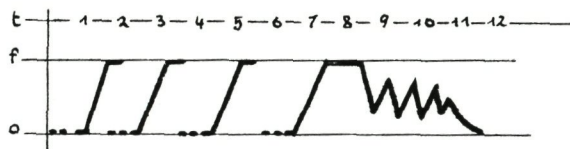
Le „continuez” : appel court aigu-grave continu : il clôture le „silence” et permet la reprise des activités.



L'appel général : signal d'attention, émis en deux parties consécutives grave-aigu et grave-aigu-grave continu. C'est le signal le plus répandu à bord, il précède toute annonce ou communication collective ou individuelle de vive-voix ou par diffuseur et est également en usage dans les bases.

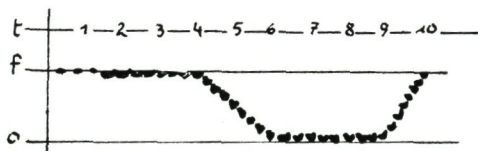


Le „réveil” ou branlebas du matin. Cet appel mélodieux, cependant peu apprécié à bord, imite de façon surprenante le chant d'un oiseau. Ledit oiseau étant en l'occurrence le factionnaire de quart ou le maître d'équipage ! La coutume veut qu'il soit complété d'une formule visant à atténuer la mauvaise humeur des postes concernés, „bonjour, messieurs” - „zalez vous l'ver lad'an” ou mieux encore suivant la tradition navale : „Show your leg” - „Gale and rain - Pluie et tempête” - „Rise and Shine - Le soleil est levé”, qui permet ainsi à l'équipage de déduire quelle tenue et quel comportement adopter en fonction des circonstances météorologiques. Compte tenu de l'actuelle garde-robe du marin belge il est devenu courant de faire suivre le „réveil” du n° de la tenue en vigueur.



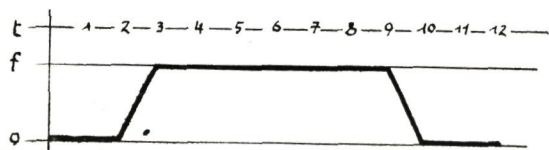
Le „coucher” ou branlebas du soir, est le seul signal trillé. Il dégage une poésie vespérale toute particulière : deux sons aigus brefs précèdent une longue trille de 10 sec. haute-basse-haute, continue.

Hors le quart et les besoins urgents, tel l'abandon du navire, il est interdit à l'équipage de circuler dans les postes et logis, baignés d'une douce lumière rouge.



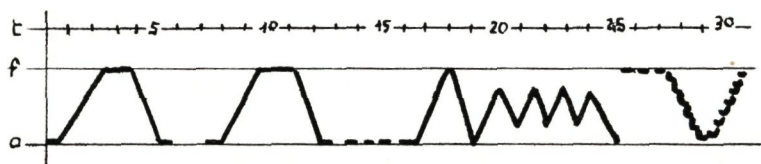
Le „bord” : est l'appel au garde-à-vous de l'équipage et simultanément la marque d'honneur rendue par le navire aux personnes. Le bord est rendu à la coupée au Cdt, à certains officiers de marine et à tous les officiers des marines étrangères.

L'honneur du „bord” est renforcé lorsqu'un sous-officier assure l'appel au „pipe” ou lorsqu'une équipe de trois timoniers pipe simultanément.



Le „repas” le dernier et le plus long appel au sifflet de manœuvre en usage dans notre marine : il est réservé aux initiés et aux techniciens en solfège. Il s'agit d'une apothéose en trois tons et deux notes, d'une durée de 30 sec. annonçant le début des repas. Sans garanties historiques, on y retrouve l'ébauche des „Soupers du Roy” de Lulli.

Seule l'interprétation musicale ci-dessous, bien exécutée, permettra d'en goûter toute la saveur.



Après ce petit cours d'initiation à la musique navale, qui sera poursuivi plus tard je l'espère quant aux fifres et tambours, par le Commandant-Chef de Musique Guy Duyck, il me reste à exposer les techniques d'étiquette navale pour le salut à la mer de deux unités de guerre ou intervient à nouveau le „pipe”.

Salut au sifflet entre navires de guerre

Lorsque deux navires de guerre se croisent, le plus jeune salue le senior. Ce salut se fait en appelant l'équipage présent sur les ponts au garde-à-vous par le „silence” au sifflet de manœuvre, suivi de „continuez”.

On constate deux techniques différentes :

La première : où l'officier de quart se porte à l'aile de passerelle avec à sa gauche le signaleur. L'officier salue, le signaleur siffle le silence ; cette méthode est traditionnelle.

La seconde : consiste en une période préliminaire d'affolement, suivie par l'apparition d'une seule tête à l'aile de passerelle et assurant le salut.

Dans cette méthode la deuxième tête (celle du signaleur) se trouve cachée derrière le pavois et le sifflet de manœuvre a été remplacé par les doigts...

coxswain.

I.d.





LE RETOUR DU PROCAX

Viviane et Guy Capeliez, jeunes mariés, avaient quitté la Belgique le 22 octobre 1966. Après un périple de 35.000 miles qui les a fait passer par les Canaries, Panama, les îles Cook, les îles Fidji, Bali, la Réunion, le Cap et les Açores, ils sont rentrés à Zeebrugge à 11.45 h. ; le dimanche 6 juillet ; fêtes et dignement fêtés. Un voyage de noce de 33 mois, à bord d'un voilier, voilà qui sort de l'ordinaire, et qui mérite amplement l'accueil qui leur a été fait. Le „Procax II” est rentré au mouillage du Royal Belgian Sailing Club, escorté par un dragueur de mines de la Force Navale et une flotille de yachts. Les navigateurs eurent droit à tous les honneurs... humoristiques, colliers de fleurs, parcours automobile en 2CV tirée à bras d'hommes, le long des quais... officiels par le cocktail et les discours prononcés. La bienvenue leur fut souhaitée par le ministre Bertrand, le Commodore Lurquin, chef d'état major de la Force Navale, Mr H. Leten, Commodore de la RBSC, le bourgmestre de Bruges, Mr. Pierre van Damme.

Monsieur et Madame Van De Wiele, le premier couple circumnavigateur belge, étaient présents ainsi qu'une foule nombreuse d'amis, venus féliciter les héros.

C'est le père du docteur Cappeliez qui avait dessiné et fait construire le bateau, qui est de conception très moderne et parfaitement équipé (gouvernail automatique, réserves importantes d'eau et de vivres).

Aux escales, le docteur, assisté de sa femme, soignait et opérait les indigènes malades.

La somme de difficultés qu'ils ont eues à franchir ensemble a fait de ce voyage de noce peu ordinaire la meilleure des épreuves qu'on puisse imaginer pour de nouveaux mariés.

Nous félicitons chaleureusement le couple et les navigateurs.

de haut en bas

- l'arrivée du Procax à Zeebrugge
- une foule enthousiaste accueille Viviane et Guy Capeliez
- la réception au « Royal Belgian Sailing Club »
- le Commodore L. LURQUIN, Chef d'état-major de la Force Navale pendant son discours de bienvenue.

neptunus modelbouw club

Met genoegen hebben we vastgesteld dat heel wat lezers interesse hadden voor het artikel over modelbouw gepubliceerd in het nummer 2/69 van Neptunus. Wij zijn er zelfs van overtuigd dat buiten deze lezers, ook nog een aantal dat niet schreef, het fijn zou vinden, mocht Neptunus een vaste kroniek over dit onderwerp openen.

Wij hebben dan ook besloten in overleg met Neptunus een wedstrijd modelbouw in te richten.

Eventuele deelnemers kunnen bijgaand formulier - gele kaart volstaat eveneens - invullen. Het aantal antwoorden zal doorslaggevend zijn voor het al of niet doorgaan van de wedstrijd. In ieder geval zal de kroniek over de modelbouw doorgaan, kroniek waarin we regelmatig enkele tips over modelbouw zullen publiceren.

De geplande wedstrijd zou bestaan in het bouwen van een schip van de Zee-macht op schaal 1/100e - type MSI, MSC, MSO of Algerine. Het model zou moeten klaar zijn in een tijdspanne van 6 à 8 maanden. Bij de aanvang van de wedstrijd zou bepaald worden of de scheepsmodellen vanaf de waterlijn of vanaf de kiel dienen opgebouwd.

Teneinde het werk van de deelnemers te vereenvoudigen, zal er een reeks gegevens aan de „NEPTUNUS MODELBOUW CLUB” ter beschikking gesteld worden tegen de prijs van \pm 50 à 100 fr., naargelang de waarde van de documentatie. Als gegevens kunnen wij citeren: een volledig plan van het schip op schaal 1/100e, schema's, detailfoto's van verschillende toestellen op het dek en de bovenbouw.

Van bij de start, zullen er in ieder nummer van Neptunus, naargelang de normale volgorde in de vooruitgang van het model, artikels gepubliceerd worden, handelend over de verschillende stadia in de konstruktie.

Moeilijkheden voor iedere stap zullen er besproken worden aan de hand van nuttige raadgevingen. Tevens houden wij eraan U mede te delen dat de rubriek open staat voor al onze korrespondenten, die op hun beurt andere raadgevingen mogen geven, misschien meer geslepen nog dan deze die wij zouden gepubliceerd hebben.

Op de vastgestelde datum brengt iedereen zijn werk binnen op de zetel van Neptunus, waar een jury bestaande uit experts in het vak de prijzen, door iedereen bekomen, zal toekennen.

Alvorens echter keuze te doen uit een van de vier typeschepen, voorgesteld op het deelnemersformulier, is het aangeraden zijn ambities ietwat in te tomen. Men mag immers niet vergeten dat dit soort werk niet te onderschatten is, vooral bij een eerste proefneming. Als voorwerp van de wedstrijd wordt het meest gevraagde schip van de vier gekozen.

Wij verwachten uw antwoorden ten laatste op 15 december.

Wat verwacht men bij de verwezenlijking van het model? Het gaat er a priori niet om een varend model doch wel om een uitstalmodel, waar vooral het detail dat de werkelijkheid van het schip weergeeft. De modellenmaker staat volledig vrij wat de keuze van het materiaal betreft.

Wij verwachten zoveel mogelijk antwoorden om zo vroeg mogelijk de start van deze vriendschappelijke competitie te kunnen geven.

N.B. - Het model moet niet noodzakelijk het werk zijn van één modelmaker. Een gezamenlijk werk van 2 à 3 personen wordt ook als geldig beschouwd. Dit maakt het werk des te aangenameer.

De knutselaar van dienst...

neptunus modèle club

C'est avec plaisir que nous constatons que certains lecteurs de NEPTUNUS s'intéressent au modélisme naval et nous sommes persuadés que plus nombreux encore sont ceux qui ne nous ont pas écrit mais souhaitent voir s'ouvrir une „chronique du modélisme”.

Nous avons suggéré l'idée de faire en commun du modélisme en demandant à Neptunus la faveur d'organiser un concours de maquettes d'un type déterminé de navires de la Force Navale.

Il faudrait pour ce faire, remplir et renvoyer à Neptunus le bon de participation que vous trouverez en fin de cette chronique. Le nombre de réponses, s'il est assez important, permettra de lancer ce concours, si non de nous contenter de tenir une chronique sur les méthodes à employer et trucs divers à utiliser pour réaliser une maquette de navire d'un type donné.

Le concours envisagé consisterait donc en la construction d'un navire de la Force Navale à l'échelle 1/100ème - soit un MSI, un MSC, un MSO ou une Algérine. Le modèle devrait être terminé dans un délai de 6 ou 8 mois. Il serait fixé au départ si l'on réalise en coque complète ou en Water-line.

Afin de faciliter le travail des concurrents, une farde contenant un plan d'ensemble du Navire à l'échelle 1/100ème, des schémas ou photos de détail des différents appareils de pont et de superstructure serait disponible au „NEPTUNUS MODELE CLUB” au prix coutant (\pm de 50 à 100 fr.) selon l'importance de la documentation que l'on pourra y joindre.

Dès le signal de départ donné, chaque numéro de Neptunus publiera dans l'ordre normal de la progression du modèle, des articles traitant des différents stades de la construction. On y parlera des difficultés de chaque étape et on y donnera des conseils pour les vaincre. A ce sujet nous tenons à signaler que la rubrique est ouverte à tous nos correspondants qui peuvent eux aussi donner d'autres avis peut-être plus astucieux encore que ceux que nous aurions publiés.

A la fin du délai fixé, chaque concurrent amènera son œuvre au siège de Neptunus où un jury composé d'experts en la matière décernera les prix obtenus par chacun.

Avant de porter votre choix sur un des quatre types de navires proposés sur le bon de participation, n'oubliez pas qu'un modèle n'est pas chose facile à réaliser surtout si l'on en est à son premier essai. La sagesse est donc de limiter ses ambitions. Sera choisi comme objet du concours celui des 4 navires qui aura été le plus demandé.

Les réponses devront nous parvenir au plus tard le 15 décembre.

Qu'attend-t-on du modèle à réaliser ? Il ne s'agit pas à priori d'un modèle navigant mais plutôt d'un modèle de vitrine dont la précision du détail, le fini devront se rapprocher au maximum du navire réel.

Les matériaux mis en œuvre pour réaliser le modèle sont absolument laissés au libre choix du modeliste.

Nous espérons un nombre suffisant de réponses pour pouvoir donner le départ de cette compétition amicale.

N.B. - Le modèle ne doit pas nécessairement être l'œuvre d'un seul modeliste, mais peut être aussi valablement celle d'une association de 2 ou 3 personnes travaillant en commun (ce qui d'ailleurs est tellement agréable !)

Le Bricoleur de Service...

DEELNEMINGSFORMULIER

Naam en Voornamen :

Adres : Straat

nr. te

Telefoon nr.

Leeftijd :

Beroep :

zou geïnteresseerd zijn in de wedstrijd van „NEPTUNUS MODELBOUW CLUB” bestaande in het bouwen van een maquette op schaal 1/100e van een schip van de Zeemacht.

Mijn voorkeur gaat naar (*)

MSI - MSC - MSO - ALGERINE (*)

(*) Schrappen wat niet past.

* (Ik heb reeds)

* (Nog nooit)

modelbouw van schepen beoefend.

FORMULIER TERUG TE STUREN NAAR

NEPTUNUS - BP 17 - OOSTENDE

Datum :

Handtekening :

BON DE PARTICIPATION

Nom - Prénoms :

Adresse : Rue

n° à

Téléphone n°

Age :

Profession :

serait intéressé par le concours du „NEPTUNUS MODELE CLUB ” consistant à réaliser une maquette à l'échelle 1/100ème d'un navire de la Force Navale.

Ma préférence irait vers (*).

MSI - MSC - MSO - ALGERINE (*).

(*) Biffer la mention inutile.

* (J'ai déjà)

fait du modélisme naval.

* (n'ai jamais)

BON A RENVOYER A

NEPTUNUS - 17 BP - OOSTENDE

Date :

Signature :



L'article sur la construction d'une „Haringbuis” du 18^e siècle m'a fait penser à un livre que j'ai trouvé aux „puces”, édité en 1757 et intitulé : „Science de la Marine, le service et l'art de la guerre sur mer” par Mr. de Villeneuve.

Outre des descriptions techniques détaillées sur différents types de vaisseaux de l'époque ainsi que sur leur équipement et la vie à bord, l'ouvrage contient des indications sur la météorologie et les courants tels qu'on les comprenait au 18^e siècle.

J'ai pensé qu'un extrait pourrait figurer comme curiosité dans votre revue et soumetts donc ce qui suit à votre appréciation :

De quatre diverses sortes de Tempêtes, qui commencent tout d'un coup, avec une violence surprenante, et sont capables de renverser ou briser un Navire.

L'Ecnephas, la première de ces tempêtes, est une exhalaison chaude environnée par une vapeur froide, qui se ramasse, et se resserre ; et s'échauffant tout d'un coup, se raréfie et s'étend, poussant la vapeur qui la contraint, du côté qui fait le moins de résistance. Si cette exhalaison est composée de soufre et de nitre, elle s'enflamme, et fait des tonnerres et des foudres ; mais si elle est composée d'une matière, qui puisse seulement s'échauffer, elle forme un vent très violent et très dangereux. Elle s'enflamme ordinairement : mais le jour empêche qu'on en distingue la lumière.

Ces sortes de tempêtes se forment assez souvent dans cette partie de la mer Océane, qui est entre l'Afrique et le Brésil, particulièrement vers le Cap de Bonne Espérance, comme aussi vers la terre de Natal, vers la Guinée, à l'embouchure de la Mer Rouge, aux Côtes du Royaume de Loüango, principalement aux mois de Janvier, Février, Mars et Avril. Le pronostic de ce vent est une petite nue, qu'on appelle l'œil de bœuf, laquelle s'étend peu à peu, et d'où le vent sort avec tant d'impétuosité, qu'il peut renverser un Navire, si les voiles ne sont pliées. Il n'y a que le premier coup qui soit à craindre : il est pour l'ordinaire le commencement d'un vent qui dure longtemps. En général, quand il se fait un changement d'un vent en un autre, les exhalaisons qui se trouvent entre-deux, font toujours quelque effort, ainsi qu'il arrive aux changements de saisons. Assez proche du Cap de Bonne-Espérance on voit une montagne, qui a une petite table au-dessus ; et dès que les nuées mettent la nappe et couvrent cette table, on est assuré d'un vent extraordinaire.

Le vent nommé **Exhydrias**, est différent de la première espèce, en ce qu'il pousse avec soy de la pluye ; ce qui arrive, quand les vapeurs qui renferment l'exhalaison, sont presque changées en eau ; de sorte qu'on le peut appeler un foudre d'eau. Cette eau

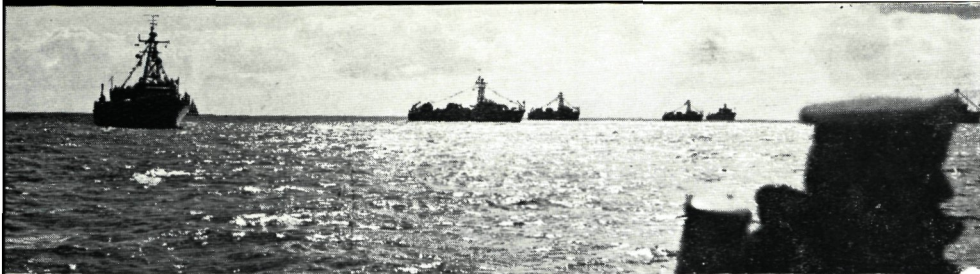
est quelquefois si abondante, qu'elle peut renverser un Vaisseau. C'est ce qui a fait croire à quelques-uns, que l'eau de la mer soit élevée en l'air par une sorte de nuée qu'ils appellent Syphon, de même façon que la Vis d'Archimède, ou - bien un véritable Syphon la fait monter. Mais ces opinions ne sont pas probables. C'est donc l'eau qui tomberait en pluie laquelle est poussée tout d'un coup par une exhalaison qui s'enflamme. J'ai vu quelquefois des nuées qui s'étendaient de haut en bas jusque à la surface de la mer. Les Mariniers les appellent Syphons, croyant qu'elles attirent l'eau de la mer, ainsi que nous faisons par un chalumeau: ils appréhendent même que cette eau ne leur retombe dessus, et se servent assez souvent de sortilèges, pour détourner cet orage. Mais, comme je remarque qu'aucun Auteur digne de foy n'en a parlé, je les puis tenir pour fabuleux.

Le **Typhon** se prend pour deux sortes de vent. Le premier est vent impétueux, qui a un mouvement circulaire : ce qui se peut faire en deux façons ; ou parce qu'il rencontre un autre vent, qui le prenant de biais, le fait tourner, et lui donne ce mouvement : ou bien parce qu'il rencontre quelque cap, ou quelque montagne qui le réfléchit, et le fait mouvoir en tourbillon, ainsi que nous voyons arriver assez souvent à la rencontre de deux murailles. Quelques uns rapportent l'Ouragan à cette sorte de tempête, quoiqu'il en soit bien différent. Ces Ouragans sont fort fréquents vers la Chine et le Japon : comme aussi dans le Golfe du Mexique, et les Isles Antilles. Ce vent commence ordinairement à l'Ouest, et dans dix-huit ou vingt heures, il parcourt tous les rums de vent, élevant des flots prodigieux : comme il change de place, et souffle tantôt d'un endroit, tantôt d'un autre, les flots sont contraires les uns aux autres, se brisent avec beaucoup de furie contre les Vaisseaux, et leur font faire naufrage. Ces Ouragans ne sont qu'un combat de vents, qui arrive ordinairement au changement des saisons. Le plus assuré remède est, de ne se pas trouver en mer en ce temps-là : aussi avons-nous vu Ruyter, ayant fait descente à la Martinique en l'année 1674, après avoir été repoussé avec une perte considérable, comme il ne put s'emparer d'aucun Port, il fut obligé de s'en retourner, de peur de se trouver en ces mers pendant l'Automne, que les Ouragans y sont dangereux.

Le **Prestre** est différent du foudre, parce qu'il est accompagné d'un grand vent, et d'une exhalaison enflammée beaucoup plus grande que celle du foudre ; de sorte que des Villes entières en ont été embrasées. Ce météore arrive très rarement ; ainsi je n'en dirai rien davantage. "

Voilà ce qu'on enseignait aux candidats officiers de marine vers

P. DESCHRIJVER
LDV (R)



herfst bij de zeemacht automne à la force navale

Kieler woche 1969

De „Kieler Woche” begint zo langzamerhand bekend te geraken in alle mid-dens van onze Zeemacht. De meesten zijn er al eens of meerdere malen naar-toe geweest, anderen hebben horen vertellen over de liters bier en meters worst welke er verbruikt worden. Wat velen echter niet weten is dat de „Kieler Woche” een aaneenschakeling is van sportgebeurtenissen allerhande en daar ook haar oorsprong in vindt.

Deze sportmanifestaties worden door burgerverenigingen ingericht en staan op een zeer hoog peil. Het is moeilijk om de bemanningen van de oorlogs-bodems, welke ieder jaar talrijk tegenwoordig zijn, eraan te laten deel nemen zonder dat ze belachelijk gemaakt worden. Een paar competities zoals zeilen (met walvissloepen) en voetballen worden door de Militaire overheid van Kiel zelf ingericht doch wegens gebrek aan infrastructuur en materiaal blijft dit beperkt tot deze 2 sporten. Om te beletten dat de „Kieler Woche” voor de bezoekende oorlogsschepen zou degenereren in een louter bierfeest wordt nu een inspanning gedaan om de militairen aan diverse sportactiviteiten te laten deelnemen waarin ze een kans hebben om zich behoorlijk te verdedigen. Burgerploegen richten een competitie in waaraan buiten de inrichtende ploeg enkel militairen mogen deelnemen. Die inrichtende ploegen zijn meestal on-klopbaar doch voor de ereplaatsen zijn de kansen ongeveer gelijk.

Zulke wedstrijd wordt o.a. ingericht voor het schieten met het karabijn .22, op olympische schijven, liggend, afstand 50 m. Deze schietproef is een van de moeilijkste welke er bestaan en eist een grote zelfbeheersing en concen-tratie tengevolge de gevoeligheid van het trekmechanisme der gebruikte wapens. De inrichtende ploeg, de „Brunswiker Schützengilde” is de grootste uit Kiel (er zijn er 19), een van de beste uit West-Duitsland en behaalde een zilveren en bronzen medaille in Mexico. Sedert 60 jaar dat ze met deze com-petitie begon won de „Gilde” steeds de beker, in zoverre dat ze zich de laatste jaren de weelde veroorloofde buiten wedstrijd mee te schieten. Dit liet de Belgische ploeg toe in 1967 en '68 de beker te veroveren.

Deze schitterende uitslagen werden zomaar niet per toeval behaald doch wa-ren te danken aan een vooropgezet plan. Traditiegetrouw betaalt de laatst gerangschikte ploeg de beker bestemd voor het volgend jaar. In het verleden viel de Belgische Zeemacht deze eer een paar keer te beurt zodat besloten werd een ploeg schutters in te schepen zoals toegelaten is door het regle-ment, hetgeen door sommige andere landen ook wordt gedaan. Gespreid over 3 jaar werd ook toegestaan de nodige karabijnen te kopen, aankoop welke op dit ogenblik verwezenlijkt is en ons tevens zal toelaten wedstrijden in te richten in de schoot van de Zeemacht evenals tegen andere militaire en burgerploegen. Door het feit dat een geselecteerde schuttersploeg inge-scheept werd en geleidelijk aan in 't bezit kwam van eigen karabijnen werd de uitslag steeds beter. In 1967 scheidden ons 59 punten van de ongenaakbare „Brunswiker Gilde”, in 1968 nog slechts 15 punten. Dit jaar gebeurde dan de verrassing, wij behaalden evenveel punten als deze gereputeerde spe-cialisten doch schoten meer rozen zodat ze officieel geklopt waren.

Dit resultaat, alhoewel het veel stof deed opwaaien in de Kielse schutters-kringen heeft op sportief gebied eigenlijk niet zoveel betekenis (wij werden onderschat). Wat wel belangrijk is, er werd nogmaals bewezen dat ploeg-geest, training en tucht evenveel waarde hebben als natuurlijke gave. Als besluit kan hieruit getrokken worden dat de wil om te slagen nog belangrijker is dan de ons ter beschikking staande middelen en dat moet ons, die toch tot de kleintjes behoren, gelukkig maken.

Groepering Opleiding en Training Zeemacht.

Vanaf 1 september jl., werd de vijfdaagseweek in voege gebracht bij de Groepering Opleiding en Training. We kunnen best begrijpen dat St.-Kruis in feeststemming verkeert.

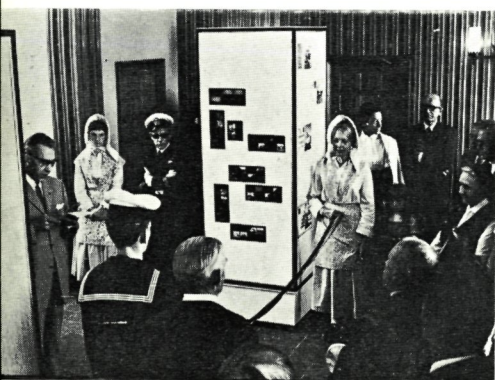
Een pluimpje voor het korpsblad „Het Kraainest”, dat qua inhoud werkelijk op een hoog peil staat.

Institut d'Aéronomie Spatiale

La Force Navale a assuré au profit de l'Institut d'Aéronomie Spatiale de Belgique, un transport de matériel et d'explosifs vers la Sardaigne. C'est le „Truffaut” qui, au début de juin, a été chargé de cette mission. Monsieur le Professeur M. Nicolet, directeur de l'Institut, a exprimé sa reconnaissance estimant qu'en l'absence de cette aide, le budget de fonctionnement de l'IAS eut été épuisé, ce qui aurait compromis le programme des lancements de fusées et réduit le personnel au chômage.

Exposition à Nassogne

Dans le cadre des manifestations, marquant le 20ème anniversaire du Syndicat d'Initiative de Nassogne, une exposition de la Force Navale a attiré de nombreux visiteurs, autochtones et vacanciers. Le vernissage se déroula en présence de nombreuses autorités. Les discours d'inauguration furent prononcés par le président du S.I. Mr. Choqué et le Capitaine de Frégate Génicot. C'est au bourgmestre Mr. Paquay que revint le plaisir de couper le ruban symbolique.



Le „Godétia” à la Revue Navale de '69

Les observateurs attentifs et les connaisseurs auront remarqué le changement notable qui a été apporté à la silhouette du Godétia suite aux transformations qu'il a subies au cours de l'hiver. En effet, le plan d'appontage de l'hélicoptère a été agrandi et surélevé d'un pont et de gros tambours ont été installés sur la superstructure à l'arrière de la cheminée. Ces tambours sont destinés à recevoir les câbles de dragage de réserve des navires dont le Godétia assurera désormais le soutien. Ces transformations ont amené les constructeurs à revoir la répartition des poids pour compenser les 10 T du nouveau pont arrière et des 13 T des câbles et des tambours ; 15 tonnes ont été ajoutées à l'avant de bâtiment lui assurant une meilleure assiette, le R-A du navire passant de 1,70 m à 1,38 m. Pour mémoire le R-A du Zinnia est de 1,10 m - Nous rappelons à nos lecteurs que l'artillerie du bâtiment n'est pas définitive; le bureau d'Armes lui prévoit un armement 110 automatique, comme pour les escorteurs qui sont à l'étude.

Drenkeling gered door ploeg ontmijners

De groep duikers-ontmijners verlieten op 14 augustus om 14 uur de haven van Oostende om een routine zending op zee, ter vernietiging van springstoffen.

De snelboot Semois onder bevel van 1ste Meester-Chef Bauwens, begeleid door een rubberboot met 1ste Meester-Chef Ansaelens aan het roer, werd vanop het Westerstaketsel ter hoogte van de steiger van de Franlis II toegeroepen door het publiek.

De rubberboot Zodiac begaf zich naar de aangewezen plaats en de 1ste Meester-Chef Ansaelens kon nog juist een man uit het water halen. Deze was half bewusteloos en werd overgebracht op de snelboot waar de ziekenverpleger, 1ste Meester Devylder dadelijk de eerste zorgen voor verdrinking toediende.

Ondertussen werd de 900 opgeroepen en korte tijd nadien verscheen de ziekenwagen die de drenkeling naar het ziekenhuis voerde.

Dank zij het snel ingrijpen van onze ploeg duikers-ontmijners, onder leiding van de 1ste Meester-Chef Bauwens, Ansaelens en de ziekenverpleger 1ste Meester Devylder werd deze man van een gewisse verdrinkingsdood gered.

Proposition de Loi intéressant nos démineurs

L'article 10, § 1er, 1°, d), de la loi du 29 mars 1967 est complété par la disposition suivante :

„En ce qui concerne les démineurs, la date du 26 février 1946 sera prise en considération pour le calcul de la durée requise pour l'obtention de la rente de combattant de 1940 - 1945.”

La proposition de Loi fut développée devant le Sénat par le Sénateur L. Vanackere.

Interessant wetsvoorstel voor onze ontmijners

Artikel 10, § 1, 1°, d), van de wet van 29 maart 1967 wordt aangevuld als volgt :

„Voor wat de ontmijners betreft, zal de datum van 26 februari 1946 in aanmerking genomen worden voor het berekenen van de tijd die nodig is tot het bekomen van de strijdersrente 1940 - 1945 ”.

Het wetsvoorstel werd uitvoerig voor de Senaat toegelicht door Senator Leo Vanackere.

De Oostenrijkse Minister van Defensie op bezoek bij de Zeemacht

Op woensdag 17 juli was Georg Prader, Federaal Minister van Defensie van Oostenrijk op bezoek in de Zeemachtbasis te Oostende. Hij werd er ontvangen door Commodore L. Lurquin, waarna hij een reddingsoefening met heli-copter kon bijwonen, evenals de redding van een kikvorsman en de reanimatie in de compressiekamer. Na een bezoek aan de Groepering voor Opleiding en Training van de Zeemacht te Sint-Kruis, en het bijwonen van - de traditionele - oefening in brandbestrijding, werd in de namiddag een bezoek gebracht aan de Marinebasis van Zeebrugge. In gezelschap van de heer Minister Segers, werd daar ingescheept aan boord van de Zinnia voor een tochtje op zee.



faits et gestes de la parade navale



Hommage aux disparus
Bloemenhulde monument zeelieden



Arrivée de S.A.R. le Prince Albert et du Commodore
Aankomst van Z.K.H. Prins Albert en de Commodore



La flotte défile... devant les Princes de Liège et le Chef d'état major de la F.N.
De vloot schouwt... voor de Prinsen van Luik en de Stafchef van de Zeemacht



S.A.R. le Prince Albert passe les troupes en revue
Z.K.H. Prins Albert schouwt de troepen



Les autorités au bout de l'estacade
De autoriteiten schouwen de vlootparade



vlootparade in woord en beeld

Vlootparade

Het werd stilaan een traditie, dat het op 20 juli, moest regenen te Oostende.

Dit jaar, ging de plechtigheid echter door onder een stralende zon, wie weet is het niet dank zij Apollo 11. Het begon met een bloemenhulde aan het monument van de zeelieden door Commodore L. Lurquin en de Heer J. Piers, Burgemeester van Oostende. Om 16.30 u. verwelkomde Commodore Lurquin de heer Segers, minister van Landsverdediging en enkele ogenblikken later kwamen Hunne Koninklijke Hoogheden de Prinsen van Luik aan. Dat de Koninklijke Familie graaggeziene gasten zijn te Oostende, bewees de uitbundige en dichte menigte. Om 17 uur stipt voer de Godetia als eerste schip voorbij het staketsel en opende daarmee de vlootparade, twee helicopters van de Zeemacht besloten deze goed geslaagde manifestatie. Na het defilé waren Prins Albert en Prinses Paola te gast in de mess officieren van de Kazerne Generaal Mahieu. Ook daar was de belangstelling van het volk zo intens dat onze Koninklijke gasten, met moeite door de dichte menigte en verkeer, de mess konden verlaten.

De vlootparade 1969 kan werkelijk als zeer geslaagd beschouwd worden, de talrijke bezoekers die men daags nadien kon zien aan boord van onze schepen, zullen beslist het prestige van onze Zeemacht ten goede komen. Dergelijke manifestaties, gevolgd door een kennismaking van de schepen en hun bemanning is een vorm van public-relations die geen gelijke heeft.

Parade navale

Comme chaque année, s'est déroulée le 20 juillet dernier, la journée de la Force Navale à Ostende. Cette cérémonie annuelle débuta par le traditionnel dépôt de fleurs au mémorial des marins par le Commodore L. Lurquin, chef d'Etat-major de la Force Navale et par Monsieur J. Piers, bourgmestre d'Ostende. Après la cérémonie, le Commodore attendit Monsieur Segers, Ministre de la Défense nationale, qui arriva à 16.30 h. Une dizaine de minutes plus tard, arrivèrent LL.AA.RR. les Princes de Liège. Ensuite, à travers une foule dense, ils se dirigèrent vers l'estacade où les personnalités furent présentées au couple Princier.

A 17 h. précises, le Godetia passa devant l'estacade et ouvrit ainsi le défilé naval. La parade fut clôturée par deux hélicoptères de la Force Navale.

Après le défilé, LL.AA.RR. les Princes de Liège se dirigèrent vers le mess des officiers de la caserne Général Mahieu, où une réception eut lieu.



Pas n'est besoin de grands Vaisseaux,
de gros canons pour imposer,
montrer avec honneur
le pavillon de sa Nation.

Lt. de Vaisseau Sinkel (1841)
Marine Royale Belge

Léo M. DECOSTER,
Maitre d'équipage.

„Le dragueur côtier M922 MALMEDY, MSC-Trg a effectué, du 2 au 30 juillet dernier, une croisière d'entraînement au profit des élèves-officiers de pont de la section Force Navale à l'Ecole Royale Militaire et l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers. Il a fait escale à Lisbonne, Las Palmas de Gran Canaria et Vigo avant de rejoindre le ZENOBE GRAMME au large de l'île de Wight.

C'est là, le communiqué que publierait Nos Forces ou l'un des rares quotidiens qui s'intéressent à la présence de notre pavillon hors de nos frontières.

Pour le MALMEDY c'est plus qu'une croisière ; c'est l'ultime croisière. Après 15 années de services sous pavillon belge il sera remis - en septembre - à la disposition des Etats-Unis.

Pour treize élèves-officiers, c'est la conclusion d'une année de cours et de week-ends en mer. C'est encore un mois chargé à s'initier aux choses de la mer et aux gens de cette Marine qu'ils ont choisie et qu'ils apprennent à connaître.

Pour le mini-équipage, complété à la hâte la veille du départ, c'est le point final d'une saison MSC-Trg. Dans la base d'Ostende, il fait figure de galère avec ses prestations de week-ends hebdomadaires que rien ne compense ; mais c'est une galère heureuse car les prestations continues ont formé un équipage, un des plus soudé de la flotte.

Quelques jours avant le départ, on essaye de donner à chacun l'occasion de rentrer chez soi pour assurer le ravitaillement en pesetas, escudos et tenues tropicales. Paul, chef suprême des machines s'évertue avec le „boots" à introduire les caisses de „spares" dans les compartiments désignés par les services compétents à terre. Le second mécanicien, en charge des „liquides" s'approprie tout fût de bière dans un rayon de cinquante mètres. A l'appareillage nous aurons 28 tonnes de fuel, 7 tonnes et demi d'eau douce et deux tonnes de bière.

La veille du départ, alors que le Commandant, LDV Leenaert disparaît derrière les innombrables volumes administratifs, des gardes-robres ambulantes se présentent à bord : ce sont les élèves-officiers. Respectueux des traditions militaires ils font mouvement avec toute leur cantine. Le coxswain est heureux d'apprendre que les chevaux ne font plus partie de l'équipement personnel de l'officier moderne.

A quelques heures du départ, le tirant atteint huit pieds six pouces.

Il est 14.00 h., lorsque solitaire, le MALMEDY glisse lentement, sur une mer d'huile, entre les estacades d'Ostende. Quelques petits tours pour s'assurer de la bonne marche du gyro, du radar, des machines et le soleil se couchera pour cette première nuit, au large des blanches falaises du Cap Blanc-Nez.

3 juillet ; au réveil nous entrons dans le Golfe ensoleillé et par mer plate. A 08.00 nous croisons une île flottante ; le porte-avions FOCH de la Marine Nationale qui s'approche étonné de nous rencontrer „ tout seul comme un grand...”

Les premiers maillots de bain font leur apparition au moment précis où le moteur tribord refuse de poursuivre la croisière : nous n'apercevrons plus le chef machines avant l'entrée du Tage.

Sur un moteur et „filant” 7 nœuds et demi, sous un ciel gris et une mer qui lentement se creuse, le Malmédy descend vers Cabo Finisterra ; la pointe extrême de la Bretagne espagnole. Il faudra quarante et une heures pour „passer le Golfe”.

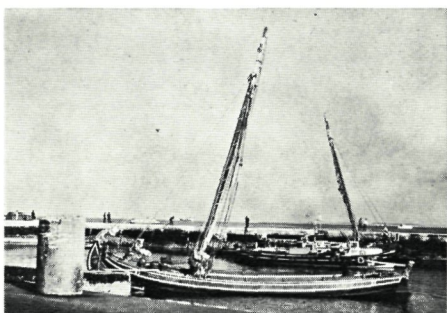
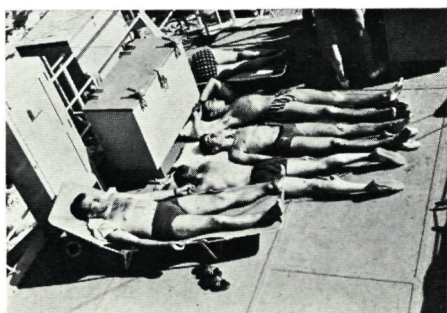
Mardi matin, 7 juillet, nous mouillons dans la magnifique baie de Cascaïs bordée par la plage d'Estoril l'une des plus prestigieuses d'Europe.

Les élèves que le Commandant-mentor De Wilde maintient sous pression constante par des cours et des exercices aussi variés que multiples, débordent la Caravelle et par équipe se relaxent quelques heures sous voile. Le soir, pour le premier mouillage, le café-taria, s'emplit de chants, de chansons de marins qui s'amplifient au fur et à mesure que baisse le niveau du fût de bière mis en perce à cette occasion. Demain nous serons à Lisbonne.

Le pont qui enjambe le Tage est remarquable, mais ce qui frappe et dépayse lors de la remontée du Tage sont les allèges à voile qui lentement passent d'une rive à l'autre. Elles sont d'un autre temps ces barges pansues, à proue de drakkar, avec leur grand mât incliné portant une immense voile aurique, et que l'on manœuvre à l'aide d'un long timon directement capelé sur le gouvernail. Ce sont les mêmes que rencontrèrent nos ancêtres en route pour la deuxième croisade lorsqu'ils vinrent „en passant” donner un coup de main au Roi Alphonse-Henri pour reprendre Lisbonne aux Sarrasins.

Le 9 juillet, le navire paie une excursion vers Sesimbra et Setubal, où l'on découvre une image portugaise beaucoup plus vraie que celle de la capitale. Le lendemain, un nouveau chef machines nous arrive. Paul est rappelé au pays pour des raisons familiales heureusement sans gravité.

Une dernière soirée que plusieurs passent à la Praça des Toros où se déroulent les très particulières et très nobles „courses à la portugaise” et nous redescendons le Tage vers le Sud : Las Palmas de Gran Canaria.



14 juillet en fin d'après-midi les montagnes de Gran Canaria se découpent à l'horizon. Nous croiserons toute la nuit dans le chenal de Las Palmas et le long de la côte orientale où se lève un vent à décorner les bœufs mais dont il ne reste rien au lever du jour.

Deux jours de fêtes - et juillet en comptera d'autres - arrêtent toutes activités commerciales aux Canaries. Le 16 „festividad de Nuestra Señora del Carmen ; patrona de la Marina”. Un carton nous annonce que „a este acto quedan invitados los Sres Jefes, Oficiales, Suboficiales, Cabos 1°, Maestranza y Contratados” et nous initie ainsi à la hiérarchie navale espagnole. Tout le monde est enchanté de notre présence à cette occasion et nous découvrons l'hospitalité de l'Amiral et de la Base Navale de Gran Canaria.

Autre journée fériée : le 18, fête du travail où nous quittons les Canaries que le Belges connaissent et apprécient depuis des siècles. Nous reviendrons dans un prochain numéro de Neptunus sur les „Suikereilanden” ainsi qu'on les appela longtemps et où des familles belges firent souche au XVème siècle. Aujourd'hui encore, de nombreux compatriotes s'y établissent, font commerce ou achètent la „résidence secondaire au soleil” de leurs rêves.

Et cependant le temps sait y être gris. Puerto de la Luz et Las Palmas, dans la partie septentrionale de l'île, sont souvent couverts d'une calotte grise : les montagnes font barrière au vent et nuages venus de la mer. Dans la montagne, un bouquet d'arbres pliés rappelle ceux de notre plat pays, ils marquent à quelques mètres près la frontière entre les nuages et le soleil saharien qui s'étend jusqu'à Mas Palomas, la nouvelle-Floride, domaine des Scandinaves.

Avec nettement moins de „souvenirs intéressants” qu'il y a quelques années lors des escales du Kamina, et plus de discussions sur les „bandito prices” nous repartons vers le Nord.

La lune est ocre, le soleil se couche à l'instant précis où à 100 miles au large de Gibraltar nous apprenons que LEM s'est posé sur la Lune.

La télévision restera allumée toute la nuit, mais nous sommes trop éloignés des côtes : il nous faudra attendre lundi après-midi pour que, nous aussi, nous soyons en contact avec la lune. Imperturbable le Commandant Dewilde et ses „tireurs d'étoiles” apparaîtront au petit matin sextant au poing...



Nous remontons toute la côte portugaise pendant la fête nationale et le 22 dans l'après-midi nous mouillons en baie de Vigo, au Nord. Devant nous s'étend la plage de sable fin de l'Ensenada de Barra : il est 1900, le thermomètre marque 36° à l'ombre et seuls quelques privilégiés occupent la plage. Ils repartent en yacht de luxe et viennent nous saluer, d'un „Merckx, champion” avec le pouce levé pour nous faire comprendre qu'ils ont reconnu notre nationalité !

Deuxième soirée au mouillage où élèves et équipage se retrouvent devant „un pot”. C'est à travers une brume toute britannique qui ramène la visibilité à moins d'un câble que nous parcourons les quelques miles qui nous séparent de Vigo.

Vigo, la plus courte mais la plus agréable de nos trois escales. Dans cette magnifique région de l'Espagne que seuls fréquentent les touristes espagnols, quelques anglais et les pêcheurs basques, nous sommes plus à l'aise.

Le coût de la vie y est nettement inférieur à celui du Portugal, les prix sont exacts il ne faut pas discuter comme aux Canaries, et notre pays y est très agréablement représenté

bewegingen van onze mouvements de la flotte...



ZINNIA

Na deelname aan de Kielerwoche heeft de Zinnia op 2 juli Oostende vervoegd. Op 12 juli begon zij aan de training voor de vlootparade.

Haar verlof ving aan onmiddellijk na de vlootparade en werd beëindigd op 31 augustus.

Op 15 september vertrok de Zinnia op kruisvaart in de Atlantische Oceaan met aanleghavens Ponta Delgada, San Juan, Cayenne, Paramaribo, Las Palmas, Brest. (BPORD)

GODETIA

Op 11 juli keerde de Godetia terug van visserijwacht (REIKJAVIK).

Op 14 juli begon ook voor de Godetia de training voor de vlootparade van 20 juli.

Na de vlootparade ging de Godetia met verlof tot 11 augustus.

Op 19 augustus vertrok de Godetia terug op visserijwacht (AARHUS).

Bij haar terugkomst legde de Godetia van 5 tot 8 september aan te Antwerpen ter gelegenheid van de herdenkingsfeesten van de bevrijding van Antwerpen.

Op 22 september vertrok zij terug op visserijwacht.

MSO's

Van 1 tot 4 juli vervulden Bryedel, Truffaut en Van Haverbeke ZS1/IRP opdrachten.

Samen met de andere schepen namen zij deel aan de training voor de vlootparade van 20 juli.

Na de Nationale Feestdag gingen Truffaut en Van Haverbeke met verlof tot 11 augustus. Breydel ging in verlof van 13 augustus tot 1 september.

Op 15 september vertrokken zij met de Zinnia op kruisvaart in de Atlantische Oceaan.

MSC's

Van 1 tot 4 juli vervulden de MSC's ZS1/IRP opdrachten.

Van 8 tot 10 juli deden zij de voorziene training.

Op 14 augustus begonnen de MSC's met de andere schepen aan de training voor de vlootparade van 20 juli.

Vervolgens gingen Charleroi en Heist met verlof tot 11 augustus.

Op 30 juli begeleidde Knokke de regatte naar Harwich. Hij vervoegde Oostende op 1 augustus.

Op 13 en 14 augustus gingen Rochefort en Knokke eveneens met verlof.

Op 2 september gingen Rochefort, Knokke, Charleroi en Heist tenslotte op training met aanleghaven St.-Malo, en op 29 september vertrokken zij opnieuw uit Oostende naar Brest voor degaussing en Visitex.

Op 30 juli keerde de Malmedy terug van haar kruisvaart met aanleghavens Lissabon, Las Palmas, Vigo. Na Vigo vaarde de Malmédy met de Zenobe Gramme die eveneens terugkeerde van haar kruisvaart met aanleghavens Dartmouth en Lorient. Eenmaal terug in Oostende ging de Malmédy met verlof (COMLOGNAV).

Op 2 september vervoegde zij tenslotte Nieuwpoort, waar ze gedekommis-sioneerd werd.

De Veurne lag gedurende geheel de maand juli op Comlognav voor ombouw-werken (eerste proef op 1 augustus). Van 19 tot 22 augustus en van 25 tot 26 augustus deed zij training. Op 29 augustus tenslotte vertrok de Veurne naar Brest, waarvan hij terugkeerde op 12 september.

par Monsieur José Luis Barreras Bolibar depuis 39 ans consul de Belgique, qui se souvient de l'arrivée du M910, MSC en difficulté au retour des Etats-Unis, et est vraiment heureux de voir enfin plus fréquemment notre pavillon : le Gerlache, le Zénobe Gramme, le Mechelen.

Aujourd'hui notre „crest" voisine à l'Hôtel de ville avec celui du „Graf Spee"... Monsieur Barreras, nous envoie quelques moules... 100 kgs de moules longues en moyenne d'une bonne dizaine de centimètres qui rempliront le wherry et feront le désespoir du bootsman. Le chef coq affirmait „dat zijn geen mossels, dat zijn zeebeestjes".

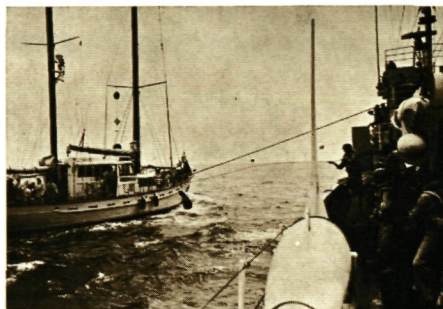
Le 25, sans avoir eu le temps malheureusement de visiter Saint-Jacques de Compostelle, Santiago dont c'est précisément la fête, nous quittons Vigo à regrets pour entreprendre la trajet retour du Golfe de Gascogne.

La mer est forte au sortir des îles qui barrent l'entrée de la baie ; c'est bon signe. Il semble qu'une forte mer au long des côtes soit présage de calme dans le Golfe et vice-versa. De fait, la mer se calme lorsque nous virons à Cabo Torinana vers 23.00 h. Trente-six heures plus tard nous sortons de ce que nous avons appelé le „Golfe des Quatre-Cantons" à l'issue d'une traversée aussi calme que possible que seuls interrompaient les bancs de marsouins.

C'est dimanche ; dans les carrés on fait le bilan de la croisière, on tire les conclusions de l'entraînement et chacun essaye de profiter des dernières heures de franc soleil.

Nous faisons route sur l'île de Wight pour le rendez-vous avec le ZENOBE GRAMME qui transporte les élèves de la première année à l'ERM.

Le gris britannique s'étire le long des côtes, lorsque nous rencontrons notre voilier national 5' au Sud de Sint-Catherine's-point. La météo n'est guère enthousiaste et nous faisons directement route vers la Manche.



Le 29 à 01.00 c'est la Manche, „crossing the Channel" sous une pluie diluvienne. Nous rattrapons en quelques heures la pluie de tout un mois. Il est 1930 lorsque nous mouillons sur le Kwintebank. Là bas à dix miles le phare d'Ostende envoie ses trois éclats.

Pour la dernière nuit, le vent force jusqu'à 8 Beaufort, les bancs de Flandres nous accueillent, nous sommes rentrés déjà...



ollé !

MSI's

Van 2 tot 4 juli hielden de MSI's Turnhout, Visé en Dinant zich bezig met ZS1/IRP opdrachten, terwijl de Tongeren op 1, 2 en 4 juli uitvoer met de militaire school.

Op 8 juli begonnen ook de MSI's de training voor de vlootparade. Op 1 aug. vertrokken zij dan naar de COWESWEEK. De Turnhout moet op de dag van vertrek echter noodgedwongen terugkeren wegens een motordefekt.

Van 13 augustus tot 1 september gingen de MSI's met verlof.

Op 10 september gingen ze tenslotte op kruisvaart met aanleghavens Newcastle, Esbjerg en Hamburg.

Op 14 juli nam de Mechelen, pas uit verlof terug, deel aan de training voor de vlootparade van 20 juli. Op 28 juli vertrok de Mechelen dan op kruisvaart met aanleghavens Lissabon, Gibraltar, Malaga, Barcelona, Toulon.

Op 1 juli keerde de Zenobe Gramme terug van de Kielerwoche. Onmiddellijk daarop vertrok zij weer op kruisvaart met aanleghavens Dartmouth, Lorient. Vanaf 26 juli vaarde zij op met de Malmédy. Zij legden aan in Oostende op 30 juli.

Van 13 augustus tot 1 september was de Zenobe Gramme met verlof en op 8 september ging hij in droogdok (einde 29 september).

Bezoek vreemde schepen

Visites de bâtiments de guerre étrangers

Van 10 tot 14 augustus was het 6e „Minensuchgeschwader" voor een routine-bezoek te Oostende. Volgende mijnenvegers maakten er deel van uit: GOTTINGEN, KOBLENZ, LINDAU, SCHLEWIG, TUBINGEN, WETZLAR en ULM. Al deze kustmijnenvegers zijn van de „Lindau-klas".

Du 16 au 25 août, quatre drageurs danois du „Sund-Class" étaient à Ostende pour une visite de routine. Les AARØSUND, ULVSUND, GRØNSUND et VILSUN.

Van 21 tot 29 augustus was de Portugese mijnveger „LAGOA" te Oostende. La „Royal Navy" était représentée à Ostende par le navire-école HOWARD DEIGHTON du 27 au 30 août, du chasseur de mines H.M.S. IVESTON du 19 au 26 septembre et du Tender „BEMBRIDE" du 25 août au 1 septembre.

Van 23 augustus tot 26 augustus waren de Nederlandse kustmijnenvegers



de reserve - la réserve - de

RESERVEOFFICIEREN

OFFICIERS DE RESERVE

Afdeling Antwerpen

De redaktie van Neptunus ontving - zoals naar gewoonte - het tweemaandelijks tijdschrift van de Antwerpse Afdeling R.O. Waar wij ons in het algemeen beperken tot het publiceren van de activiteiten, kunnen we deze maal toch niet nalaten, het nummer drie van dit tijdschrift nader te bekijken.

Van alle tijdschriften die wij ontvangen, (Argo, La Godille, Azimut, V.O.Z.M.-Flash voor wat de oudgedienden betreft, wat de reserveofficiëren aangaat schijnen alleen onze Antwerpse vrienden een tijdschrift te publiceren) is alleen het Antwerpse tijdschrift gedrukt, en het laatste nummer bevat dan nog niet minder dan 28 blz. Dit bewijst dat er in onze „Metropole” kapitaalcrachtige reserveofficiëren wonen. Het typografisch uitzicht is voor ons echter ondergeschikt aan de inhoud, maar ook op dit gebied spant men in Antwerpen de kroon. De inhoudsopgave van het laatste nummer, spreekt voor zich zelf :

In Memoriam Commodore Timmermans	3
De „Avond” van de Adeling Antwerpen :	
India naar Terminal overgebracht !	
De Russische bedreiging op de zeevaart-aders van de NATO	7
La menace Sovietique sur les voies de communications de l'OTAN	10
ZEESTAD - Bestaat er in ons land een Havenprobleem ?	13
ZEESTAD - Existe-il un problème portuaire dans notre pays ?	17
In drie punten en enkele lijnen	20
En trois points et quelques lignes	21
Zeevaartnieuws	22
Allerlei	24
Personalia	27
Als men daarbij nog vaststelt dat het tijdschrift geïllustreerd is, dan zou men bijna concurrentie voor Neptunus gaan vrezen. In ieder geval verdient de Antwerpse redaktie - en wie redaktie zegt, zegt CPC (R) R. Planchar - onze welgemeende gelukwensen.	

„ West - Vlaanderen ”

Op woensdag 27 augustus namen dertig reserveofficiëren van de drie krijgsmachten deel aan een informatiedag die plaats had in Eguermin te Oostende. In de voormiddag werd een geleid bezoek gebracht aan de school tijdens hetwelk een uiteenzetting gegeven werd over de verschillende mijnenveegmethodes van toepassing in de Natovloten.

Na de lunch in de officiersmess van de Generaal Mahieukazerne scheepten de deelnemers in aan boord van de kustmijnenvegers „Heist” en „Charleroi” voor het bijwonen van praktische mijnenveegdemonstraties.

Deze informatiedag was ingericht door de Westvlaamse afdeling van de Vereniging RO-ZM in samenwerking met G.D.C.R. West-Vlaanderen en dank zij de bereidwillige medewerking van de Zeemachtautoriteiten.

* * *

Trente officiers de réserve, appartenant aux trois forces armées, participèrent le 27 août à une journée d'information qui avait lieu à l'Ecole de la Guerre des Mines à Ostende.

La matinée fut consacrée à une visite guidée de l'école au cours de laquelle fut donné un exposé sur les différentes méthodes de dragage de mines, appliquées dans toutes les forces navales de l'Otan.

Après le lunch servi au mess des officiers de la caserne Général Mahieu, les participants furent embarqués à bord des dragueurs côtiers „Heist” et „Charleroi” afin d'assister à des exercices pratiques de dragage en haute mer.

Cette journée d'information était organisée par la section ostendaise de l'Association des officiers de réserve de la Force Navale, en collaboration avec la direction du G.D.C.R. de la Flandre occidentale.

OUDGEDIENDEN Z.M.

ANCIENS F.N.

Vereniging oudgedienden ZM - Gent en omgeving

Té laat om te publiceren in het nummer drie van Neptunus, ontvingen we uit de Arteveldestede enkele foto's over het jaarlijks bal en de nationale vergadering van de oudgedienden. Misschien wat laat, maar met toch veel genoegen, publiceren wij dan deze nagekomen kiekjes.



Nationale vergadering

Op 29 juni jl. had te Gent de driemaandelijke nationale vergadering der oudgedienden plaats. Afvaardigingen van de afdelingen Gent, Antwerpen, Brussel, Mons, Chatelet, Limburg, Kempen, cour St.-Etienne en St.-Niklaas, zorgden voor een geslaagde vergadering.



Arteveldebal

Op 14 juli jl., had het bal der oudgedienden ZM - Gent plaats aan boord van de Salonboot Benelux I. Ruim 260 aanwezigen zorgden voor een geslaagde stemming. In de vroege morgen - 3 uur - kwam het avondfeest, pas ten einde.

Argo, het driemaandelijks tijdschrift van de Gentse „Argonoten” mag er ook deze maal weer zijn. Een mooie kافت, hoogstaande inhoud en passende illustraties, maken het tot een van de toonaangevende tijdschriften van de oudgedienden.

Vereniging oudgedienden ZM - Antwerpen

Flash, maandblad van de oudgedienden Antwerpen, laat werkelijk geen maand voorbij gaan zonder „Neptunus” te vernoemen. Wat het aktiviteitsverslag in nr. 2 van Neptunus betreft, miste onze medewerker zich inderdaad van een jaar. De man is echter aan het bouwen en ook aan het varen, dus wat begrip voor zijn kopzorgen met bijgaande verstrooidheid.

Verder ziet onze redactieploeg met veel ongeduld uit naar de (e)erstvolgende ontmoeting met de redaktie van „Flash”, wij zijn inderdaad de „tourn  e g  n  rale” niet vergeten.

Graag noteren we nu reeds het bal van de voetbalploeg V.O.Z.M.A. op 18 oktober 1969 (en niet 1968).

Vereniging oudgedienden ZM - Limburg

Nog steeds wordt er nagepraat over het fantastisch sukses van de maritieme week te Tongeren. Door toedoen van de Limburgse oudgedienden, werd de bemanning van de M475 bedacht met een mooi T.V.-toestel, terwijl Fregatkapitein Li  nard een minifiets in ontvangst mocht nemen voor de bemanning van de GODETIA.

Ook de Oostendse IBIS-jongens waren te gast in de Civitatis Tungrorum, en werden door onze Limburgse Oudgedienden lekker verwend. Als men weet dat de V.O.Z.M.-Limburg pas twee jaar geleden werd opgericht, dan kan men best begrijpen dat het inrichten van een dergelijke manifestatie zeker niet te onderschatten is. De mannen van het Land van Loon verdienen dan ook een hartelijk proficiat.



Het bijna voltallig bestuur van de VOZM-Limburg. Van boven naar beneden en van links naar rechts : R. Swinnen ; H. Leyssen ; Philipssen ; Herbots ; Vannekan ; Ph. Lebeau (oud-medewerker van Neptunus. Waar is de tijd, Philippe ?) ; L. Wauters ; L. Bleus ; M. Geldof ; M. Evers ; 1MC Van Nerum ; Voorzitter H. Derwae en 1MR. Selvais.

Foto Belang van Limburg.

Association des Anciens de la FN de Bruxelles

Nous pouvons vous communiquer, grâce à Azimuth, que le bal de cette association aura lieu le 8 novembre 1969 à la Maison Communale de Laeken à 20 H. A ne pas manquer.

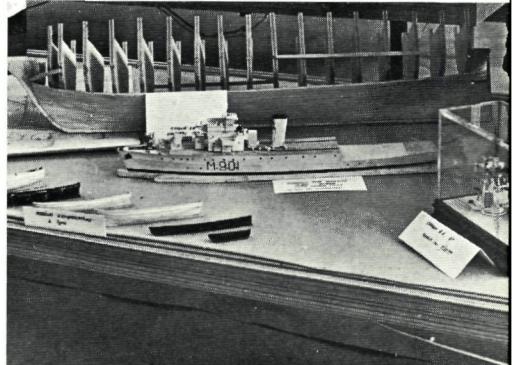
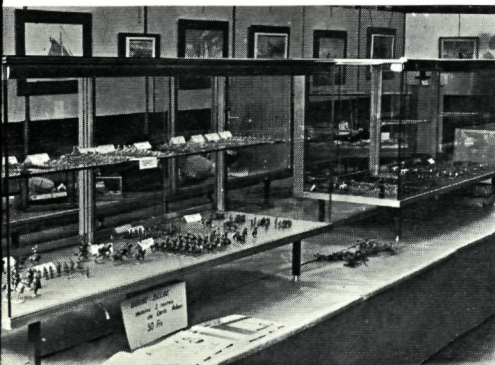
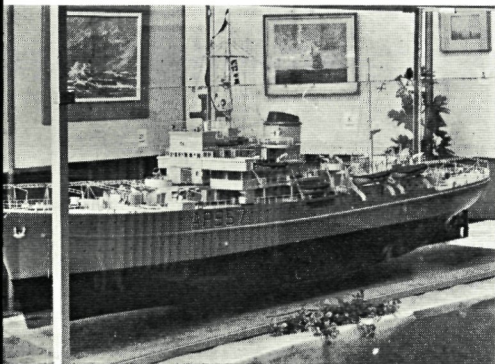
D'autre part un article fort intéressant nous parle des problèmes des marins de la marchande sous la forme „questions réponses”.

Association des anciens de la FN de Charleroi

L'Association des Anciens et Amis de la Force Navale, région de Charleroi et le Cercle Royal d'Art et de littérature du Canton de Châtelet, ont organisé il y a quelques mois une exposition „Les Chatelettains amis de la mer”. Grâce à notre collaborateur et ami, Monsieur C. Adam, Neptunus peut publier quelques photos de cette manifestation culturelle si bien réussie.

De telles initiatives devraient être plus nombreuses, elles rapprochent la Force Navale du pays, et aident à faire comprendre les amoureux de la mer. Toutes nos félicitations à cette dynamique association.

L'Exposition « Les Chatelettains amis de la mer » en images.

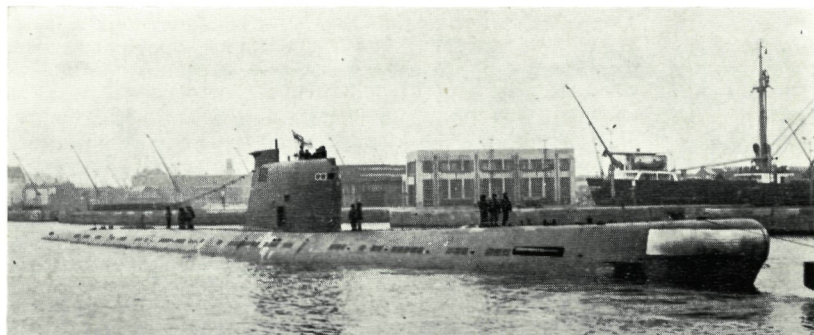


Lezer, uw mening ...

Le courrier des lecteurs.

Marines militaires

In Neptunus 2/69, werd in de rubriek „Marines Militaires” op blz. 31, onder de titel „Inde”, een en ander gepubliceerd over de USSR. type F duikboot. Onze correspondent Dr. L. Th. Bergé, was zo vriendelijk enkele bijkomende inlichtingen te geven, geïllustreerd met een foto van de duikboot. Deze foto werd niet zonder moeite genomen tijdens een bezoek aan de Antwerpse haven.



Type F. Large Attack Class. 2000/2300 surface/submerged 300.27.19 m. 8 torpedo's van 21 (20 totaal). Snelheid 15 kn. (?). Bemanning 70. Verbeterde Z-class. Naam : KANDHARI.

Buisschip

Vanwege de heer J. Van Beylen van het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen ontvingen we een uitvoerig antwoord op het artikel van de heer E. Van Haverbeke. Het is ons wegens plaatsgebrek onmogelijk het antwoord in dit nummer te publiceren, we zullen echter niet nalaten de heer Van Beylen aan het woord te laten in het nummer 5 van Neptunus.

Red.

Blazer Badge, Jane's en Modelbouw

Van onze lezer, de heer E. GEENS ontvingen wij enkele vragen, waarop wij zeer graag antwoorden.

De Blazer Badge is niet te verkrijgen bij Neptunus, maar wel bij de volgende firma's: „Drapeau Belge”, Kapellestraat 87 te Oostende of bij de „Dhaenens-Lammens en C°”, Gallaitstraat 28, Brussel 3.

De uitgever van Jane's Fighting ships is : Editor Jane's Fightings Ships, B.P.C. Publishing Ltd. P.O. Box 2 L.G.; St-Giles House, 49-50 Polandst. London W.I., England.

Wat de vraag over modelbouw betreft, verwijzen we U naar het artikel dienaangaande. Binnenkort - waarschijnlijk eerstvolgend nummer - steken we van wal met een kroniek over modelbouw.

Red.

Pipe

Je souhaiterais posséder un „Pipe” en ordre de fonctionnement (But : rappeler mes fils lorsqu'il jouent au dehors.) Pouvez vous me dire ou je peux m'en procurer un. Par ailleurs je souhaiterais posséder également un code m'indiquant la façon de „Piper”.

Votre premier souhait a été - nous l'espérons - exhaussé par notre réponse manuscrite ; quand au second, le „mode d'emploi”, nous croyons que l'article publié par le „Coxswain” L. Decoster, vous aura entièrement satisfait.

Red.

ereabonnementen

abonnements d'honneur

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
 Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
 Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef
 des forces Armées
 Le Commodore Lurquin, Chef d'Etat-Major de
 la Force Navale
 Luitenant-Generaal Raemaekers, Oostende
 Le Luitenant-Général e.r. Truyers, Ixelles
 Le Commodore e.r. Robins, Laeken
 Le Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek
 Le Capitaine de Vaisseau Ceulemans, Belgian
 Delegation Nato London
 Le Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesber-
 ghe, Oostende
 Le Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse Ch.,
 Auderghem
 Le Capitaine de Vaisseau Poskin, Bruxelles
 Kapitein ter Zee e.r. Tanghe, Oostende
 Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende
 Le Capitaine de Frégate res. Bourguignon,
 Ambassade de Belgique à Madrid
 Le Capitaine de Frégate res. Loze, Oostende
 Fregatkapitein res Van Avermaet, Deurne
 Fregatkapitein res Willems, Wilrijk
 Fregatkapitein res De Cooman, Antwerpen
 Luitenant-Kolonel res Debruyne, Antwerpen
 Le Major-Médecin Flahaut, Den Haan
 Fregatkapitein hon Herremans, Stene
 Le Capitaine de Frégate hon Gillet, Bruxelles
 Fregatkapitein hon. Van Hoof, Merksem
 Korvetkapitein res Plancher, Antwerpen
 Le Capitaine de Corvette res Ludwig, Wolu-
 wé St.-Lambert
 Korvetkapitein res Bekaert, Oostende
 Luitenant ter Zee 1ste kl. e.r. Becquaert,
 Berchem
 Le Lieutenant de Vaisseau 1 cl. res Thibaut,
 Dinant
 Luitenant Ter Zee 1 Kl res Verrees, Turnhout
 De Muziekkapel van de Zeemacht
 Les Officiers de la Section de Liège du
 Corps des Cadets L.M.B.
 Le Cercle Nautique de la Force Aérienne,
 Bruxelles
 Le Club Prince Albert, Bruxelles
 Club Officiers, St. Kruis
 Club Officiers, Merksem
 Wardroom ZINNIA, A961
 MS „ WILLI HUBER ” c.o. Plouvier Maritime,
 Antwerpen
 MS STAD GENT, c.o. Plouvier Maritime,
 Antwerpen
 MS STAD ANTWERPEN
 Le Commandant d'aviation Van Obergen,
 Klemskerke
 The Office of the Naval Attache-American
 Ambassy, Brussels
 Verbroedering Royal Navy, Oostende
 Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Dien-
 sten
 Tabagie Onderofficiers, Comservost
 Mess Onderofficiers, ZINNIA A961
 Tabagie Onderofficiers Comienav
 De Heer Nicod, Consul der Nederlanden,
 Brugge
 L'administration communale de Verviers
 Het gemeentebestuur van Merksem
 L'administration communale de Dinant
 Het gemeentebestuur van Kortrijk
 L'administration communale de Andenne
 De stad Oudenaarde
 L'administration communale de Charleroi
 Het gemeentebestuur van Nieuwpoort
 L'administration communale de Huy

Het gemeentebestuur van St.-Niklaas
 L'administration communale de Herstal
 Het gemeentebestuur van Hasselt
 La ville de Malmédy
 De stad Knokke
 L'administration communale de la Roche en
 Ardenne
 Het gemeentebestuur van De Panne
 L'administration communale de Visé
 Het gemeentebestuur van Lokeren
 Het gemeentebestuur van Vilvoorde
 Het gemeentebestuur van St.-Kruis
 L'administration communale de Herve
 Het gemeentebestuur van Lier
 Het gemeentebestuur van St.-Truiden
 De stad Diksmuide
 Het gemeentebestuur van Turnhout
 De stad Brugge
 Het gemeentebestuur van Mechelen
 Le Baron et la Baronne De Brouwer, Etter-
 beek
 Le Comte D'Ursel, Moulbaix
 Le Vicomte Pouillet, Uccle
 Madame Truffaut, Liège
 Madame Pipijn, Uccle
 Monsieur Solvay, La Hulpe
 Monsieur Cassette, Ath
 Monsieur Brialmont, Marcinelle
 Monsieur Hosdain, Marcinelle
 Monsieur Hamoir, Etterbeek
 De Heer Boydens, Oostende
 L'Ecole Supérieure de Radio Navigation,
 Bruxelles
 Bibliothèque Centrale de la Province de
 Brabant, Bruxelles
 De Heer De Hondt J., Oostende
 De Heer Verhaeghe, Forest
 De Heer De Preitere, Kortrijk
 Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre
 Monsieur Dhont A., Schaerbeek
 De Heer Elslander, Pulle
 Monsieur Latinis, Woluwé St.-Pierre
 De Vereniging der Oudgedienden ZM - Lim-
 burg - Mr. Derwae
 Monsieur François, Auderghem
 Monsieur Janssens, Uccle
 De Heer Decuf, Oostende
 Monsieur Geonet, Couillet
 Monsieur Pallemarts, Watermael-Boitsfort
 Monsieur Goessens, Lessines
 Monsieur Léonard, Jette
 N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A.
 Antwerpen
 N.V. Armement Deppe S.A., Antwerpen
 De Heer Windy, Steendorp
 Monsieur Neufcœur, Ganshoren
 De Brouwerij Van Haecht, Gent
 De Heer Verbergh, Rijnkapitein, Antwerpen
 De Heer Naudts, Oostakker
 Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritus-
 fabriek, Brugge
 Monsieur Goor Marc, Etterbeek
 De Heer Werbrouck, Antwerpen
 De Heer De Keyser, Watermael-Boitsfort
 De Heer Bouchat, Leuven
 Maatschappij der Brugge Zeevaartinrichtingen
 The General Stores Shipchangers Ostend -
 Mr. Declercq
 De Heer Conings, Gent
 De Heer Knuts, Zuun
 N.V. Cockerill Yards, Hoboken
 SPRL Bertrand & De Fays, Woluwé St.-Pierre
 Monsieur Nys, Bruxelles
 De Heer Van Hyfte, Oostende

De Heer Vandenbroecke, Bredene
 Monsieur Marsigny, Dinant
 Monsieur Bouillet, Limal
 The North Sea Yacht Club, Oostende
 De Heer Quaghebeur, notaris, Oostende
 De Scheepsbouwwerven Boel & Zonen, Temse
 De Heer Deceuninck, Directeur van het Zee-
 wezen, Oostende
 N.V. Verenigde Energiebedrijven van het
 Scheldeland - EBES - Oostende
 Anonyme
 De Heer De Bie, Buizingen
 De Heer Vleurinck, Destelbergen
 P.V.B.A. Bogerd & Cie, Antwerpen
 De Heer Dubois, Gentbrugge
 Caddy-Tailors, Oostende
 Ets. Sauté S.P.R.L. Schaerbeek
 De Heer Cools, Brugge
 Le Comité National De Propagande Maritime,
 Etterbeek
 N.V. Scandiflex & The Roof, Wilrijk
 De Heer Gouwy, Oostende
 Monsieur Decioet, Ixelles
 Monsieur Schilling, Uccle
 P.V.B.A. Beeldens, Oostende
 L'association des Amis de l'école autonome
 de l'Etat, Ostende.
 De Heer Vanheste, Oostende
 Monsieur Longerstay, St. Gillis
 De Heer Carlier, Antwerpen

Les établissements Brûlé, Schaerbeek
 Standaard Boekhandel Antwerpen
 Monsieur Mey, Mouscron
 De Heer Glorieux, Spiere
 S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
 General Engineering & Trading Cy, Antwerp
 De Heer Van Duyse, Gent
 Monsieur De Gholdere, Schaerbeek
 Monsieur Clébant, Ixelles
 Les Etains Mitten, S.P.R.L., Huy
 Mercantile Marine Antwerpen
 Monsieur Beernaerts, Lasne
 De Heer Mannaerts, Leut
 De Heer Deroo, Gent
 De Heer Carton, Oostende
 De Heer Hosten, Oostende
 De Heer Van Caillie, Oostende
 De Heer Dautricourt, Knokke
 De Generale Bankmaatschappij, Brugge
 N.V. Cogama, Herentals
 Monsieur Carly, Ixelles
 Restaurant "Koninginnehof" - Oostende
 Taverne Falstaff, Oostende
 Monsieur Gérard, Flémalle - Haute

Afgesloten op datum van 6 sept. 1969.

Clôturé à la date du 6 sept. 1969.

Ball „Quarter Deck ”

Le Groupement Opérationnel de la Force Navale organisera le **vendredi 28 novembre** le bal annuel „Quarter Deck ” au Mess des Officiers de la Caserne Général Mahieu.

Tous les Officiers d'active et de réserve y sont cordialement invités. Retenez d'ores et déjà la date : 28 novembre '69 !

Les Officiers de réserve obtiendront de plus amples renseignements près de leur président régional.

„Quarter Deckball ” - OOSTENDE

De Operationale Groepering van de Zeemacht zal op **vrijdag 28 november** het jaarlijks „Quarter Deckball ” organiseren in de Officersmess van de Generaal Mahieukazerne.

Alle officieren van het aktief en reservékader worden hartelijk uitgenodigd. Reserveer nu reeds deze datum : 28 november '69 !

De reserve-officieren kunnen hierover nadere inlichtingen bij hun regionale voorzitter bekomen.

AKTIEF KADER - CADRE D'ACTIVE

Vereniging voor Officieren in aktieve dienst
Association des Officiers en service actif
77, avenue Milcampsiaan, 77
Bruxelles - Brussel

Koninklijk Onderling Verbond Belgische Onderofficieren
Royale Alliance Mutuelle des Sous-Officiers de Belgique
77, avenue Milcampsiaan, 77
Bruxelles - Brussel

Beroepsunie der Belgische Onderofficieren
Union Professionnelle des Sous-Officiers de Belgique
102, avenue Princesse Elisabethlaan, 102
Bruxelles 3 - Brussel 3

Vereniging voor Korporaals en Soldaten van België
Association des Caporaux et Soldats de Belgique
77, avenue Milcampsiaan, 77
Bruxelles Brussel

JEUGDGROEPERINGEN - GROUPEMENTS DE JEUNESSE

Corps des Cadets de Marine - Marine Cadetten Korps
Section Bruxelles
265, rue Vanderkinderen, Bruxelles 18 Tel. (02)44.62.59
Base : Port de Bruxelles - Bassin Beco

Corps des Cadets de Marine - Marine Cadetten Korps
Section Liège
16, Quai de Rome, Liège - Tel. (04)52.96.64
Base : Port de Yacht

"SEA - SCOUTS EN SEA - GUIDES" VAN BELGIE -
"SEA - SCOUTS ET SEA - GUIDES" DE BELGIQUE

Nationale Directie - Direction Nationale
Et. Declercq J. Breydellaan 48, St.-Andries - Tel. 050/177 53

Directie West-Vlaanderen
F. Vangysel - Zwitserlandstraat 7, Oostende Tel. 059/701 47

Directie Oost-Vlaanderen
Fl. Van Beethoven - Baviaanstraat 127, Gent Tel. 09/23 94 94

Directie Antwerpen
M. Van Heurck - D'Heldtlaan 19, Edegem Tel. 03/49 85 22

Direction Brabant
M. Landeut 238, rue Dieudonné Lefèvre, Bruxelles 2 - Tél. 02/28 46 28

Direction des régions francophones
R. Pierard - 30, rue L. Hicquet, St.-Servais/Namur - Tél. 081/280 50

* * *

FEDERATIE VOOR OPEN SCOUTISME

Baron Danislei 16, Antwerpen

* * *

VLAAMS VERBOND KATHOLIEKE ZEESCOUTS

Nationale Directie
Frankrijklei 97, Antwerpen

Distrikt Kust
E. Weynen - Elisabethlaan 4, Oostende

Distrikt Gent
J. De Cordier - Henleykaai 2, Gent

N

neptunus 1969

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 30 fr. - prix par numéro 30 fr. - abonnement : 150 fr. (gewoon - normal) 200 fr. (steun - soutien) 300 fr. (ere honneur) — c.c.p. 17.55 société générale de banque oostende cpt 40.07.79 — p.r.k. 17.55 generale bankmaatschappij oostende rek. 40.07.79 — *politiek en confessioneel onafhankelijk* — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge — imprimé en belgique : chez imp. "de vuurtoren" tél. 059-751.32 à oostende — in belgie gedrukt bij druk. "de vuurtoren" tel. 059-751.32 te oostende